

Die Simplonbahn.

Eine verkehrswirtschaftliche Studie.

Von Dr. A. Möhring, Prof. der Kantonsschule St. Gallen.

I. Einleitung.

„Der Simplon ist durchbrochen!“ So meldete am 24. Februar 1905 der Telegraph nach allen Richtungen das grosse historische Ereignis, das stets ein Ruhmesblatt in den Annalen der schweizerischen Geschichte bilden wird. Heller Jubel ging durch das ganze Schweizerland, der sich kund gab in lyrischen Akzenten der Zeitungen, in Glockenklang und Kanonendonner, in feierlichen Umzügen und Festestaumel. In allen Kreisen der zivilisierten Welt, die das Riesenwerk von Anfang an mit Spannung verfolgt hatten, hat dieser Triumph der Kultur begeisterten Widerhall gefunden. Und mit Recht! Nach mehr als sechsjährigem unermüdlichem Ringen ist die himmelanstrebende Schranke, die der penninische Alpenwall dem Verkehr der Völker von hüben und drüben entgegensetzte, gefallen. Schweizer und Italiener reichen sich die Bruderhand als Gruss gemeinsamer Kulturarbeit, und ein neues Band ist geknüpft zwischen dem Norden und dem Süden Europas. Die ganze Mitwelt darf stolz sein auf diese technische Grosstat, die ein monumentales Zeugnis menschlichen Erfindungs- und Unternehmungsgeistes darstellt, und die in ihrem Werden und Wirken mehr Segen und fruchtbare Folgen zeitigt als die gewaltigsten Waffentaten auf dem „Felde der Ehre“, die man so oft als Angelpunkte der Weltgeschichte betrachtet. Die wahre Geschichte der Menschheit ruht in solchen Siegen des Geistes und der Arbeit, die endlich alle Völker der Erde zu einem mächtigen, grossen Bunde der Verbrüderung der gesamten Menschheit vereinen werden.

II. Die alte und die neue Simplonstrasse.

Der Simplon wird in den alten Urkunden oft Mont de Brigue genannt. Nach einigen Historikern soll sein Name herrühren von dem des römischen Konsuls Servilius Cæpio, der ihn im Jahre 117 vor Christus überschritten haben soll, um seine Legionen

gegen die Cimbern zu führen; indessen wird die Passage von den alten Schriftstellern nicht genannt¹⁾.

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, dass schon zur ersten Zeit der Römerherrschaft über den Simplon ein Weg führte.

Das Wallis, das von dem übrigen Gallien abgetrennt war, bildete anfänglich die pœninische Provinz, die unter dem Gouverneur Rätians stand; erst später wurde es von der östlichen Schweiz abgetrennt und einem eigenen Prokurator unterstellt, „dem Proœurator Alpium Atractianarum et Pœninarum“. Das Wallis bildete also mit der heutigen Leventina eine Provinz, musste somit notwendigerweise mit dieser direkt in Verbindung stehen, wozu sich nur der Simplon eignete²⁾.

Nicht nur aus dieser politischen Tatsache kann man auf das Vorhandensein eines Weges durch die Felsschluchten des Simplons schliessen, sondern auch noch aus einer Inschrift, die in einem Felsen bei Vogogna unterhalb Domodossola eingegraben ist. Obwohl die Schrift zum Teil verwittert ist, hat sie dennoch der Geschichtsschreiber Mommsen, wenigstens zum Teil, zu entziffern vermocht und daraus ersehen, dass die Strasse aus dem Jahre 196 vor Christus stammt, und dass ihre Erbauung nur 13,600 Sesterzen gekostet hat (1 Sesterze hatte einen Wert von etwa 20 Rappen nach unserm heutigen Gelde). Diese nur geringen Herstellungskosten lassen darauf schliessen, dass es sich hier nicht um eine via publica, sondern nur um einen Saumpfad zweiter oder dritter Ordnung handelt, welcher die immerhin schon regen kommerziellen Beziehungen zwischen Oberitalien und dem obern Rhonetal erleichtern sollte. Dass es keine Militärstrasse, sondern eine Handelsstrasse gewesen ist, erkennt man auch daran, dass sie mit dem Längenmass für Handelsstrassen, der Leuga³⁾ gemessen ist; man hat bei Sitten einen Stein mit „XVII Leuga“ gefunden, es ist dies die genaue Entfernung von der Simplonkuppe bis Sitten.

¹⁾ La route du Simplon. Publié par la Direction Générale de Postes Suisses, p. 1.

²⁾ Europäische Wanderbilder Nr. 95, S. 83 ff.

³⁾ Die Masseinheit für Militärstrassen war die Meile.

Nach dem Zusammenbruch der römischen Welt-herrschaft hatte das Wallis sehr unter den räuberischen Einfällen der Sarazenen zu leiden; seine Täler entvölkerten sich, selten wagte sich ein Reisender über die Gebirgspässe, und nur während der kurzen Sommermonate waren diese von einigen Hirten besucht. Im Jahre 975 wurde dem Unwesen der Sarazenen durch die verbündeten provenzalischen Fürsten ein Ende gemacht, und jene zogen sich in die verborgensten Täler der südlichen Walliser Alpen zurück.

Die friedlichen Pilger des Nordens, die vom 11. bis 13. Jahrhundert die unwirtlichen Pfade des Rhonc-tales hinaufzogen, trieben auf ihren Kreuzfahrten lebhaften Tauschhandel. Nachdem das neuaufblühende, kräftige Deutsche Reich im XII. Jahrhundert seinen Segen auch über das Wallis ausbreitete und dem Lande Ruhe und Frieden verschaffte, brachte es ihm durch seine Kolonien neue Kraft und neuen Wohlstand. Ein reger Verkehr entwickelte sich zwischen den Bewohnern von hüben und drüben, verband doch der Simplonpass nicht nur den Norden mit dem Süden, sondern war er doch auch der kürzeste Weg vom Osten nach dem Westen, auf dem die Produkte Asiens der grossen Handelsstrasse des Euphrat entlang über Bajazzo (dem heutigen Aias), Venedig und Mailand nach der Schweiz, Savoyen und Frankreich speditiert wurden.

Die an Vegetation und eigenen Produkten so armen Hochtäler wurden nun durch den lebhaft pulsierenden Transithandel um so reicher; und die Walliser Bischöfe, die den grossen Wert des gegenseitigen Verkehrs wohl zu würdigen wussten, suchten ihn auf alle mögliche Weise zu fördern und durch Verträge zu regeln. So heisst es in einem durch die Vermittelung des Bischofs Heinrich von Raron mit einer grossen Handelsgesellschaft in Mailand abgeschlossenen Vertrage vom Jahre 1250 . . . „um die seit der Römer Zeiten wenig gebrauchte Simplonstrasse einträglicher zu machen“. Im Jahre 1291 kaufte der Bischof Bonifacius von den Herren von Castello im Bistum Novara die Herrschaft über den Simplon und belehnte damit den Grafen Blandrati auf der Hübschburg zu Visp, unter diesem wurden Susten und Spitäler errichtet, unter anderen auf der Höhe des Simplon, „in collibus de monte Simplono“, das St. Jakobsspital durch die Malteser Ritter.

Zwar wurde in den folgenden Jahrhunderten durch Empörungen und Bürgerkriege der für das Wallis so einträgliche Verkehr zwischen Mailand und Lyon des öfters unterbrochen, doch stets suchten die Bischöfe, die Beziehungen wieder herzustellen, so 1422 Bischof Andreas Gualdo und 1455 Heinrich II. von Raron. Im Jahre 1491 setzten die sieben Zehnen auf Ruden

(Gondo) einen Kastellan (Richter) und auf Simplon einen Hauptmann als Grenzwächter zum Schutz der Handelsleute ein. Nach Eingang des Malteser Spitals liess Kaspar Stockalper im Jahre 1650 auf dem Simplon einen grossen Turm erbauen, der ihm und seiner Familie zum Sommersitze dienen sollte. Er hatte das unterste Stockwerk für arme Reisende bestimmt und seinen Pächtern befohlen, das ganze Jahr gegen alle, die darum anhielten, Gastfreundschaft zu üben. Der ebenfalls von ihm erbaute grosse Turm in Gondo diente demselben Zweck. Durch die im Anfang desselben Jahrhunderts erfolgte Eroberung des Tessin durch die Eidgenossen wurde dem Transithandel über den Gotthard ein neuer Weg eröffnet, und der Simplon verlor dadurch viel von seiner internationalen Bedeutung.

Trotz des sehr mangelhaften Zustandes, in dem sich die alte Simplonstrasse befand, hat sie doch verschiedentlich grossen Truppenübergängen gedient, da bis Ende des 18. Jahrhunderts keine sichere und bequeme Strasse zwischen Italien und Frankreich bestand. Im Jahre 1487 besiegten die Walliser die Mailänder im Tal Vedro, welches den Ausgang des Simplonpasses auf der italienischen Seite bildet; 1799 vertrieben die Franzosen die Österreicher aus ihren Stellungen auf dem Simplon und stiegen bis Domodossola hinab; sie mussten sich jedoch wieder zurückziehen, da sie sich nicht behaupten konnten. Als Napoleon im Frühjahr 1800 über den St. Bernard zog, sandte er den General Bethencourt mit einem Detachement von etwa 1000 Mann über den Simplon, damit er ihm seine linke Flanke decken sollte.

Dieser mit so unzähligen Mühseligkeiten und Strapazen ausgeführte Zug über den schneereichen Pass des Grossen St. Bernard bewog Napoleon, den Bau einer Fahrstrasse über den Simplon, der schon 1797 vom Direktorium in Mailand angeordnet worden war, sofort in Angriff nehmen zu lassen. Fünftausend Arbeiter legten schon im Jahre 1801 auf beiden Seiten des Berges Hand ans Werk und vollendeten es im Laufe von fünf Sommern mit unerschrockenem Mute und bewunderungswürdiger Ausdauer, die grössten Hindernisse überwältigend, unter der Leitung des Oberingenieurs Céard, des späteren Oberinspektors der Simplonstrasse. Die Herstellungskosten beliefen sich auf Fr. 5,200,000; 250,000 kg. Pulver waren nötig, um die zusammen 525 m. messenden Galerien zu sprengen; 611 Brücken mussten errichtet werden.

Um den Simplonreisenden eine Unterkunftsstätte zu sichern, bestimmte der erste Konsul durch Dekret vom 21. Februar 1801 die Errichtung eines Hospizes auf dem Simplon, am Fusse des Monte Leone. Trotzdem diesem Hospize von dem Vizepräsidenten von

Italien 1802 die Domänen der beiden Klöster von Pavia im Werte von Fr. 436,000 mit einer jährlichen Einnahme von Fr. 21,783 zugewiesen wurde, wurde der Bau erst 1811 begonnen und blieb nach dem Sturze Napoleons 1814, wo nur die erste Etage fertig war, unvollendet stehen, bis die Walliser Regierung im Jahre 1825 gegen eine Summe von Fr. 15,000 den Bau an die Mönche des St. Bernard abtrat, die ihn 1831 in Besitz nahmen und bis 1835 vollendeten. Damit war der Schlussstein des Werkes gesetzt, das stets das Denkmal eines grossen Geistes bleiben wird, dem es jedoch nicht vergönnt war, das Werk seines Machtspruches zu schauen und seine Heere darüber zu führen.

Wenn auch mit dem Tage, wo der neue Tunnel dem Verkehr übergeben ist, und die Reisenden im dunkeln Bergesinnern den Weg vom schweizerischen Rhonetal in die lachenden Gefilde Italiens machen, das grossartige Werk des mächtigen Korsen, die völkerverbindende Strasse über den Simplon, ihre weltgeschichtliche Rolle ausgespielt hat, so wird sie doch für die alpine Turistik bleiben, was sie gewesen, die schönste aller Alpenstrassen, eine Folge grossartiger und eigentümlicher Landschaftsbilder und darum für den Wanderer, dem nicht das rasende, rauchende Dampfross oder der noch modernere elektrische Motor, sondern der offene Wagen, das Zweirad oder der eigene Fuss das idealste Beförderungsmittel in der Alpenwelt ist, ein Ziel von unversiegllicher Anziehungskraft. Gibt es doch kaum einen schöneren Genuss als eine Wanderung über das Hochgebirge des Simplonkammes, um die intimen Reize eines der verborgenen Seitentäler zu erforschen, oder im Anblick der firngekrönten Zinnen des Hochgebirges zu schwelgen.

Unvergesslich wird jedem das einfache Haus mit seinen ebenso schlichten als liebenswürdigen Bewohnern bleiben, das in dieser furchtbar-schönen Wildnis jedem müden Wanderer bereitwilligst seine gastlichen Pforten auftut, um ihn aufs freundlichste zu bewirten und ihn neu gestärkt mit dem herzlichsten Segenswunsche zu entlassen.

Beim Abstieg nach dem Süden wird die Landschaft mit jedem Schritte schöner. In kühnen Windungen zieht sich die Strasse an steilen Bergeslehnen neben schwindelnden Abhängen hin, begleitet von einem wilden Gebirgsbache, der, durch enge Felsschluchten sich hindurchdrängend, von Kaskade zu Kaskade springt und sich zeitweilig fast ganz in Schaum auflöst, und dessen einförmiges Rauschen den schauerlichen Eindruck der ganzen Umgebung noch vermehrt.

In wenigen Stunden kann man auf dieser Strasse die verschiedensten Vegetationszonen, die unser Erdteil bietet, durchwandern. Hier findet man in rascher

Aufeinanderfolge, hinabsteigend von der Region des ewigen Schnees und Eises bis in die subtropischen Täler Italiens: die Eisblumen Grönlands, die lapländischen Gräser, die norwegischen Tannen, die deutschen Buchen und Eichen, um endlich in das schöne Land zu gelangen, wo im geschützten Tal die Zitronen und die Kamelien, die Goldorangen und die edeln Kastanien blühen, und wo diese üppige Vegetation sich in den herrlichen blauen Seen widerspiegelt.

Obwohl in gewissen Epochen beträchtliche Warenmengen ihren Weg über den Simplonpass nahmen, hat dennoch ein Frachtverkehr im eigentlichen Sinne, der einen regelmässigen Dienst von Station zu Station versah, nicht bestanden. Die meisten der Frachtfuhrleute waren Bauern, vornehmlich aus dem Dorfe Sempeln; sie führten ihre Waren nach Brig und nahmen solche, wenngleich in geringeren Mengen, wieder mit zurück. Dieser Zustand dauerte bis zur Eröffnung der Mont Cenis-Bahn; von diesem Zeitpunkte an verringerte sich der Verkehr um ein Bedeutendes.

Auch bestanden „Suste“ (Stapel) in Iselle, Caserette, Sempeln, la Barrière und Brig, die aber eine nach der andern aufgegeben wurden wegen mangelnder Frequenz. Wenn auch, seitdem die Bahn bis Brig geführt war, ein neuer Frachtverkehr von Brig bis Domodossola eingerichtet wurde, so hatte dieser doch nur lokale Bedeutung und war wegen der geringen Menge der zu transportierenden Güter nur mehr oder weniger regelmässig.

Ein regelmässiger Postverkehr wurde erst um die Mitte des 17. Jahrhunderts organisiert. Vom 1. Januar 1640 ging jeden Mittwoch morgen die Post von Genf durch das Wallis nach Mailand. Das Porto von Mailand nach Lyon betrug 10 Solidi für die Onze und 5 Solidi für einen einfachen Brief, und von Genf nach Mailand 8 Solidi resp. 4 Solidi. Die Reisedauer war von Lyon nach Mailand 10 Tage und von Genf nach Mailand 8 Tage. — Im Jahre 1698 erhielten die Gebrüder Fischer von Reichenbach das Post-Monopol Genf-Mailand auf dem Walliser Gebiet für die Dauer von 15 Jahren. Dieser Vertrag wurde mit derselben Familie erneuert 1713, 1728, 1742, 1757, 1772 und 1788. Die Familie bezahlte keinerlei Abgaben für dieses Monopol an den Staat, verpflichtete sich jedoch, die Briefe der Regierung und der Freiherren unentgeltlich zu befördern. Auch die Privatbriefe der Kantonsangehörigen waren innerhalb der Kantonsgrenzen ebenfalls frei, und nur für die Briefe nach dem Auslande wurde für die Strecke im Auslande bezahlt. Der Postverkehr zwischen Italien, der Schweiz und Frankreich wurde durch die Postverträge von Turin 1744, Mailand 1768 und Genua 1769 geregelt.

Die Familie Fischer versah den internationalen Postdienst durch das Wallis bis zum Jahre 1802. In diesem Jahre, wo das Wallis zu einer unabhängigen Republik erklärt wurde, wurde das Postprivileg von drei adeligen Bürgern des Landes käuflich erworben, die jedoch infolge Zahlungsschwierigkeiten schon nach drei Jahren ihre Rechte an die Postverwaltungen des Kantons abtraten. Jede Woche zweimal ging des Abends um 8 Uhr eine Post, ein verdeckter Wagen, mit Depeschen und eventuell einem oder zwei Reisenden von Lausanne durch das Wallis nach Italien. Durch Gesetz vom Jahre 1807 wurde dann bestimmt, dass ein geregelter Postfahrdienst auf allen grösseren Strassen des Kantons eingerichtet werden sollte. In jedem bedeutenderen Orte wurde ein Kommissar eingesetzt, der eine Liste aller Fuhrwerksbesitzer führte, welche bereit waren, die Reisenden zu dem behördlich fixierten Satz zu befördern. Dieses Gesetz kann als der erste Versuch bezeichnet werden, den Personentransport über den Simplon auf offizieller Basis zu regeln. Im Jahre 1808 wurde dann auf Anregen Napoleons auf der Strecke St. Gingolph-Domodossola ein regelmässiger Fahrdienst mit festen Fahrzeiten eingerichtet und der Compagnie des postes et diligences übertragen. Es existierten nun drei Arten von Transportunternehmungen: die Briefpost, die Briefe und Pakete beförderte, die „Diligence“, die Reisende und Gepäck zu festbestimmter Zeit und Stunde transportierte, und die Extrapost, die zu jeder gewünschten Stunde fuhr. Diese Organisation trug also schon den Keim der modernen Posteinrichtung in sich, Personen- und Brief- und Paketpost. Im Jahre 1809 wurde dann auch die Extrapost der Compagnie des postes et diligences übertragen; da sie Briefe und Pakete billiger beförderte als die Briefpost, machte sie dieser eine schwere Konkurrenz, was zu einer Fusion der beiden Anstalten führte. Es fuhren jetzt von St. Maurice nach Domodossola wöchentlich in jeder Richtung drei Personenposten. — Am 16. Dezember 1821 schlossen die Kantone Waadt und Wallis eine Konvention, nach welcher wöchentlich dreimal die Korrespondenzen befördert werden sollten. Im Jahre 1830 dauerte eine Reise von Lausanne nach Brig 24 Stunden, und eine Fahrt von Genf nach Mailand kostete im Innern des Wagens 70.³⁰ französische Silberfranken.

Auf Grund der 1848er Verfassung nahm dann der Bund am 1. Januar 1849 den Betrieb der Post auf dem gesamten Bundesgebiet in eigene Regie, weshalb sämtliche zwischen den schweizerischen Kantonen und Privatgesellschaften einerseits und fremden Staaten oder Privatunternehmungen andererseits geschlossenen Verträge durch neue ersetzt werden mussten. In dem Reglement zu der Konvention mit Sardinien verpflich-

tete sich die Schweiz, auf eigene Rechnung einen täglichen Fahrdienst von Brig nach Domodossola in jeder Richtung zu unternehmen, während Sardinien die Strecke Chambéry-Genf zu gleichen Bedingungen übernahm. Im Jahre 1860 erhielt dann die schweizerische Postverwaltung auf Ansuchen die Autorisation, den Postkurs bis Arona ausdehnen zu können. Vom Jahre 1863 wurde ein zweiter Fahrdienst für den Sommer eingerichtet und der Postfahrplan dem Fahrplan der inzwischen bis Domodossola eröffneten Bahn angepasst. — Die Abänderungen, welche der Weltpostverein und die politische Umwälzung in Italien notwendig im Gefolge hatten, waren für den Simplonverkehr nur nebensächlicher Natur. In den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts war die Entwicklung der Simplonpost auf ihrem Höhepunkt, auf dem sie sich ungefähr zehn Jahre hielt. Im Jahre 1870 transportierte sie zwischen Sierre und Arona 29,206 Reisende, und die Einnahmen auf der ganzen Strecke von 781 km.¹⁾ betragen Fr. 235,099; dann kam ein Rückgang. Nach der Eröffnung der Gotthardbahn fiel die Zahl der Reisenden plötzlich auf die Hälfte. Die Bahnen gewannen immer mehr Terrain, und die Post sah sich fast ganz auf das Gebirge beschränkt.

Wenn auch die Post dem Siegeszug des Dampfwagens hat weichen müssen, so wird sie doch nicht ganz verschwinden, sondern die Postverwaltung wird auch ferner wenigstens im Sommer noch täglich einen regelmässigen Fahrdienst von Brig nach Iselle unterhalten für die Reisenden, welche auch fernerhin, angezogen durch die Schönheit der Gegend, noch die herrliche Strasse ziehen, und für die Einwohner jener Orte, welche auf einsamer Bergeshöhe sonst von jedem Verkehr mit der Aussenwelt abgeschlossen sind²⁾.

Nur in den ersten Jahren ihres Bestehens hat die Simplonpost einen kleinen Überschuss ergeben, in den letzten 40 Jahren liess sie ein immer grösser werdendes Defizit, das von Fr. 10,024 im Jahre 1861 auf Fr. 81,541 im Jahre 1905 stieg und 1885 sogar Fr. 90,592 erreichte.

Um uns ein Bild über den Simplonpostverkehr zu verschaffen, lassen wir in Tab. I alle diesbezüglichen Angaben folgen.

Im Jahre 1851 war die Reisedauer von Lausanne nach Domodossola 3³/₄ Stunden, 1865 wurde die Bahn bis Sitten eröffnet, dieselbe Reise dauerte nun nur noch 22 Stunden, im Jahre 1905, also nach Eröffnung der Bahn bis Brig, dauerte die Reise von Lausanne nach Brig 3¹/₂ Stunden und von Brig nach Domodossola 9¹/₂ Stunden, also zusammen 13 Stunden.

¹⁾ La route du Simplon etc., p. 62.

²⁾ Ebenda, p. 46.

Tabelle I.

Der Personenverkehr der Simplonpost 1849—1905.¹⁾

Jahr	Ausgeführte Strecken	Anzahl der Reisenden pro Jahr		Einnahmen	Ausgaben	Überschuss	Defizit
		auf der direkten Strecke bis Domodossola	Total				
1849	1 Kurs Lausanne-St. Maurice } 1 „ Lausanne-Domodossola }	12,408	—	Fr. —	Fr. —	Fr. —	Fr. —
1851	Wie 1849	11,574	19,799	92,271. 37	90,083. 69	2,187. 68	—
1861	1/II.-III. 1/1. { 1 Kurs Lausanne-Villeneuve und Sitten-Brig } 1 „ Lausanne-Villeneuve u. Sitten-Domod. } (Die Strecke Villeneuve-Sitten per Bahn.)	15,328	26,368	187,823. 81	197,848. 62	—	10,024. 81
	1/IV.-III.-XII. { Winter { 1 Kurs Sitten-Brig } 1 „ Sitten-Arona } Sommer { 2 Kurse Sitten-Brig } 1 Kurs Sitten-Arona }						
1868	Winter { 1 Kurs Sitten-Brig } 1 „ Sitten-Arona }	22,429	28,614	252,558. 20	262,207. 92	—	9,649. 72
	Sommer { 2 Kurse Sitten-Brig } 2 „ Sitten-Arona }						
1870	Winter { 1 Kurs Sierre-Brig } 1 „ Sierre-Arona }	23,679	29,206	235,099. 90	249,201. 13	—	14,101. 23
	Sommer { 2 Kurse Sierre-Brig } 2 „ Sierre-Arona }						
1880	(Die Strecke Lausanne-Sierre per Bahn.) Winter: 1 Kurs Brig-Arona }	12,752	—	147,853. 50	208,967. 92	—	61,114. 42
	Sommer { 1 Kurs Brig-Arona } 1 „ Brig-Stresa }						
1890	(Die Strecke Lausanne-Brig per Bahn.) Winter: 1 Kurs Brig-Domodossola }	8,184	—	86,188. 25	111,001. 60	—	24,813. 35
	Sommer: 2 Kurse Brig-Domodossola }						
1895	Wie 1890	—	7,810	81,290. 45	117,354. 35	—	36,063. 90
1900	„ 1890	—	10,722	104,390. 20	164,661. 40	—	60,271. 20
1901	„ 1890	—	11,342	110,001. 75	174,898. 30	—	64,896. 55
1902	„ 1890	—	12,494	123,641. 65	188,396. 35	—	64,754. 70
1903	„ 1890	—	12,502	121,015. 90	202,241. 85	—	81,225. 95
1904	„ 1890	—	12,234	117,701. 20	201,430. 30	—	83,729. 10
1905	„ 1890	—	13,258	131,131. 60	212,673. 10	—	81,541. 50

Der Simplon-Express wird die ganze Strecke von Lausanne nach Domodossola von 186.3 km. (statt der 209.6 km. vor der Eröffnung des Tunnels) in weniger als 4 Stunden zurücklegen.

III. Entstehung und Finanzierung der Simplonbahn²⁾.

Während in den Dreissigerjahren des vorigen Jahrhunderts jenseits des Meeres, auf englischem Boden, ein neues Verkehrsmittel, der Dampf Wagen, seine ersten glänzenden Triumphe feierte und rasch

seinen Siegeszug durch alle zivilisierten Länder antrat, blieben ihm die Schweizer Grenzen noch bis Anfang der Fünfzigerjahre mit einer einzigen Ausnahme verschlossen. Erst nachdem allmählich die Abneigung und die mannigfachen Vorurteile gegen diese Neuerung besiegt waren, und den traurigen politischen Zuständen jener Zeit, den herrschenden Zwistigkeiten und Rivalitäten und der zu weit getriebenen Kantonsouveränität, die die Schweiz in dem edlen Wettkampfe der Nationen auf wirtschaftlichem Gebiet lahm legten, durch Einführung der Bundesverfassung vom Jahre 1848 ein Ende gemacht war, kam auf Grund einer Anzahl von Gutachten und Expertenberichten über die technischen und Rentabilitätsverhältnisse nach einlässlichen Beratungen das Bundesgesetz von 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zu stande, welches den Anstoss zur Bildung einer Reihe von Eisenbahngesellschaften in den verschiedenen Teilen der Schweiz gab.

¹⁾ La route du Simplon etc., p. 60.

²⁾ Siehe Schweizerische Bauzeitung, Bd. XLV, Nr. 10 u. ff.

Wenngleich schon im Jahre 1845 der bündnerische Ingenieur La Nicca eine durchgehende Bahnverbindung zwischen den Kantonen Graubünden und Tessin über den Lukmanier in Vorschlag gebracht hatte, so schien dennoch den mit der Prüfung der Frage beauftragten englischen Experten, sowie dem Bundesrat die Überschreitung des Alpenmassivs unüberwindliche Schwierigkeiten zu bieten, da der damalige Stand der Technik weder die Herstellung eines Tunnels von namhafter Länge noch die Überwindung starker Steigungen mit gewöhnlichen Lokomotiven gestattete.

Der in den Jahren 1848 bis 1853 durchgeführte Bau der Bahn über den Semmering hatte das erste Beispiel einer durchgehenden Alpenbahn gegeben; dennoch konnte der nur 1430 m. lange Tunnel mit seiner auf 898 m. über dem Meere gelegenen Scheitelhöhe kaum für weitere Versuche massgebend sein. Selbst mit einer Steigung von 25 ‰, wie man sie inzwischen im Auslande für gewöhnliche Adhäsionsmaschinen noch mit Erfolg befahren hatte, hätte man nur mit unverhältnismässig hohen Kosten die beiderseitigen Zufahrtslinien zu der erforderlichen Höhe hinaufführen können, um einen nach dem Stande der damaligen Technik in absehbarer Zeit ausführbaren Tunnel zu erhalten.

Allmählich trat jedoch die Frage der Erstellung einer Eisenbahn über die Alpen für die Schweiz aus dem Stadium der blossen Phantasie heraus; denn südwestlich der Schweiz war bereits eine direkte Schienenverbindung zwischen Frankreich und Italien durch den Mont Cenis im Bau, ebenso schickte man sich im Osten seit Anfang der Sechzigerjahre an, den Brenner mit einer Bahn zu überschreiten und dadurch Deutschland über Österreich mit Italien in Verbindung zu bringen. Es lag nun die Gefahr nahe, dass nach Vollendung dieser beiden Bahnen der grosse Weltverkehr zwischen Frankreich, England, Deutschland einerseits und Italien anderseits sich vollständig dieser beiden Routen bemächtigen und die Schweiz auf der Seite lassen würde. Der Schweiz musste nun daran liegen, um nicht gänzlich vom internationalen Verkehr abgeschnitten zu werden, sich einen direkten Zugang nach Italien zu verschaffen. Nicht minder musste es aber auch für Italien, besonders für die Lombardei und Genua, wünschenswert sein, eine Verbindung mit Deutschland zu bekommen, die nicht über österreichisches Gebiet führte, und eine nähere Verbindung mit dem nördlichen Frankreich, mit England und Belgien als die über den Mont Cenis oder gar über Marseille. Für den Hafen von Genua bestand zudem noch die Gefahr, einen grossen Teil des Verkehrs zu gunsten von Triest und Marseille zu verlieren.

Konnte so über die Notwendigkeit der Herstellung einer Alpenbahn durch die Schweiz kaum ein Zweifel bestehen, so entstanden sofort Meinungsverschiedenheiten, sobald die Frage zu entscheiden war, wo diese Alpenbahn durchzuführen sei. Zunächst waren ausschliesslich rätische Alpenpässe für die Überschreitung durch die projektierte Eisenbahn ins Auge gefasst, insbesondere der Splügen, der Bernhardin, der Maloja und später der Lukmanier, obschon über diesen letztern nicht einmal eine Strasse führte. — Da diese Bahn in erster Linie den Interessen der Ostschweiz gedient haben würde, so bildete sich aus Angehörigen der Zentral- und Nordwest-Kantone ein Konsortium, das den Bau einer Gotthardbahn anstrebte, während die Westschweiz mit aller Energie für die Simplonbahn eintrat, die an dem Konkurrenzkampf der beiden ersten Projekte das lebhafteste Interesse hatte; denn siegte das Lukmanierprojekt, so liess sich annehmen, dass gleich oder doch binnen kurzer Frist das Bedürfnis nach einer westlichen Verbindung sich gebieterisch geltend machen werde, da die Lukmanierbahn unzweifelhaft für den Verkehr der ganzen Schweiz mit Italien und auch für den internationalen Verkehr nicht genügen werde. Siegte dagegen der Gotthard, so wurde dadurch ein so grosser Teil der Schweiz vom allgemeinen Verkehr berührt und mit bequemen Verbindungen nach Italien versehen, dass sich eine zweite Alpenbahn nicht als dringendes Bedürfnis erwies.

In diesem Streite der Meinungen, in dem nicht immer wissenschaftliche Vorurteilsfreiheit, sondern sehr häufig wirtschaftliche Parteilichkeit und lokale Interessenvertretung die Waffen führten, entschieden endlich die beiden mitinteressierten Staaten Italien und Deutschland. Die von Italien nach dem Kriege von 1866 eingesetzte Kommission zur Prüfung der Frage entschied sich zu gunsten des Gotthard, und auch Preussen erklärte im Einverständnis mit mehreren süddeutschen Staaten, nur dem Gotthardunternehmen seine Unterstützung angedeihen lassen zu wollen.

Damit war vorläufig die Frage des Simplontunnels auf lange Zeit hinausgeschoben; dennoch gaben die Freunde des Unternehmens die Hoffnung auf die Realisierung ihres Planes nicht auf.

Schon unter den ersten Gesellschaften, die sich gleich nach Erlass des Gesetzes vom Jahre 1852 bildeten, befand sich auch eine Gruppe von französischen Finanzmännern, die die Absicht verfolgte, zwischen Frankreich und Italien, resp. dem Königreich Sardinien längs dem Südufer des Genfersees durch das Tal der Rhone und über den Simplon eine Bahnverbindung herzustellen. Zur Erreichung dieses Zieles liess sich die Compagnie 1853 die Konzession des Kantons Wallis zur Führung der Bahn von Bouveret bis Sitten

und 1854 die Konzession der Bahn von Bouveret bis zur savoyischen Grenze bei St. Gingolph und von Sitten über Brig bis an die sardinische Grenze geben. Im Jahre 1856 hatte die Gesellschaft auch die sardinische Konzession für die Strecke längs des südlichen Ufers des Genfersees einerseits und vom Simplon über Domodossola bis Arona andererseits erworben. — Wenn auch in dieser Konzession noch nicht die Art und Weise des Simplondurchstiches vorgesehen war, so blieb doch seitdem das Problem der Gegenstand zahlreicher Studien, die in verschiedenen Projekten ihren Niederschlag fanden. Von dem Vorschlag Flachat, nach welchem man den Berg in einer Höhe von 1759 m. mittels einer Galerie von 2940 m., zu der man auf Rampen von 50 bis 60 ‰ hinaufstieg, überschreiten wollte, bis zu dem Projekt Lommel vom Jahre 1882, welches einen Tunnel von 20,000 m. mit einem Kulminationspunkt von 708 m. vorsah, sind mehrere andere Kombinationen mit mehr oder weniger Entwicklung und Details studiert und veröffentlicht worden. Doch nichtsdestoweniger sind diese Studien lange in dem Stadium der Projekte geblieben ohne irgendwelche Wahrscheinlichkeit auf Ausführung. — Die konzessionierte Gesellschaft hat 1859 das Teilstück Bouveret-Martigny und 1860 die Strecke Martigny-Sitten dem Verkehr übergeben. Da jedoch die fertiggestellten Strecken nicht den gewünschten Ertrag gaben, so gerieten auch die Bauarbeiten auf den begonnenen Strecken ins Stocken; und trotz aller Anstrengungen musste die Gesellschaft ihre Zahlungsunfähigkeit erklären, worauf die schweizerische Konzession am 19. September 1873 und die italienische am 7. April 1874 für dahingefallen erklärt wurden, und die Bahnlinie mit allen dazu gehörigen Objekten wurde am 4. März 1874 auf dem Wege der Zwangsversteigerung von einem Konsortium, gebildet aus der Vereinigung der Société financière vaudoise und der Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen, für Fr. 10,000 erworben.

Es war eben einer Privatgesellschaft ohne Subventionen nicht möglich, ein Werk von der Bedeutung einer Alpenbahn aus eigenen Mitteln herzustellen. Die Kosten sind zu hoch, als dass von einer genügenden Verzinsung der darauf verwandten Kapitalien die Rede sein könnte. Es musste ein grosser Teil der Herstellungskosten durch Subventionen à fonds perdu der an dem Werke besonders interessierten Kreise gedeckt werden. Für den Simplon kamen als solche in erster Linie die Schweiz, Italien und Frankreich in Betracht. War in der Schweiz zunächst auf eine Subvention vom Bunde nicht zu rechnen, so durfte man dagegen wohl auf Beteiligung der direkt interessierten Kantone Waadt, Wallis, allenfalls auch auf die von Genf, Neuenburg und Freiburg hoffen.

Im Jahre 1878 war die nördliche Teillinie bis Brig vollendet und dem Betrieb übergeben worden; sollte nun diese Strecke für den internationalen Verkehr nutzbar werden, so musste die Tunnelmündung oberhalb der nunmehrigen Endstation Brig ins Rhonetal verlegt werden.

Das so modifizierte Projekt wurde von der Direktion der Simplonbahn am 2. Februar 1880 dem Bundesrat vorgelegt. Dieser lehnte jedoch die Bewilligung zum Beginn der Arbeiten ab, weil vorerst die interessierten Staaten sich über das Bauprogramm und die zu gewährenden finanziellen Unterstützungen verständigen müssten, und der Bundesrat zunächst einen Finanzausweis verlangte.

Die Simplonbahn als selbständige Eisenbahnunternehmung konnte sich nicht sehr lange behaupten. Da sie hinsichtlich des Betriebes und teilweise auch hinsichtlich der Geldbeschaffung auf die Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen angewiesen war, mitunter aber mit derselben in Differenzen geriet, so hielten es beide Gesellschaften für das beste, sich 1881 in eine einzige zu verschmelzen, die den Namen „Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn“ annahm. Die Verwaltung der so fusionierten Gesellschaft betrachtete es von Anfang an als ihre Hauptaufgabe, die Frage des Simplontunnels nochmals gründlich zu studieren und sie gegenüber den aufgetauchten Projekten einer Montblanc-Bahn ins rechte Licht zu stellen. Obwohl diese Untersuchung das Resultat ergab, dass sowohl der Tunnel als auch die Zufahrtslinien beim Montblanc weit schwieriger seien als beim Simplon und die Kosten weit beträchtlicher, so konnte man dennoch die Franzosen nicht für das Simplonprojekt begeistern. Selbst nachdem am 1. Juni 1886 die Strecke von Bouveret bis zur französischen Grenze bei St. Gingolph eröffnet und somit die ununterbrochene Verbindung von Bellegarde bis Brig hergestellt war, beharrten die Franzosen auf ihrem Standpunkt. Wenn nun aber von seiten Frankreichs eine finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen des Simplondurchstiches nicht erwartet werden konnte, so musste man danach trachten, die Baukosten soweit zu ermässigen, dass man womöglich mit den Subventionen der Eidgenossenschaft, der beteiligten Kantone und allenfalls Italiens oder der zunächst liegenden italienischen Provinzen auskommen konnte.

Man hatte gleich im voraus angenommen, dass die Herstellung der Zufahrtslinien zum südlichen Tunnelausgang Italien allein übernehmen müsse, und dass man sich schweizerischerseits nur um den Tunnel und das kurze nördliche Verbindungsstück zu kümmern habe. Zur Erzielung von Ersparnissen bot sich wieder der Ausweg, den Tunnel höher hinaufzulegen und da-

durch entsprechend zu verkürzen, wogegen sich jedoch eine von den beteiligten Kreisen eingesetzte Expertenkommission ganz entschieden aussprach, und den tiefgelegenen Tunnel von 20 km. Länge als die einzig richtige Lösung bezeichnete.

Nachdem nun auch die Frage der Subventionen von seiten der Eidgenossenschaft und der Kantone Wallis, Waadt und Freiburg gelöst war, reichte die Gesellschaft das zuletzt ausgearbeitete Projekt dem Bundesrat ein, der es durch die Gesandtschaft der italienischen Regierung übermitteln liess mit dem Ansuchen, sobald als möglich Verhandlungen zum Abschluss eines Staatsvertrages einzuleiten.

Die darauf zwischen den schweizerischen und italienischen Delegierten stattfindenden Konferenzen führten nicht zu dem gewünschten Erfolge, da die italienischen Vertreter erklärten, das vorliegende Projekt, sowie jedes andere, das den Tunnel zum grössten Teil auf Schweizer Gebiet verlege, sei für Italien unannehmbar, da der südliche Tunnelausgang in beträchtlicher Entfernung von der Schweizer Grenze liegen müsse. Auch in bezug auf die finanziellen Leistungen vermied es die italienische Regierung, sich in irgend einer Weise zu binden.

Doch hatte sie das Unternehmen in den letzten Jahren durch den Ausbau und die Vollendung der Bahnstrecke Gozzano-Domodossola mächtig gefördert; damit war die italienische Talstrecke der Simplonzufuhr hergestellt, und es fehlte zur durchgehenden Verbindung nur noch die Strecke Domodossola-Brig.

Die durch die Fusion der „Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn“ mit der „Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn“ entstandene neue Gesellschaft, die „Jura-Simplon-Bahngesellschaft“, hatte sich in dem Fusionsvertrage ausdrücklich zur Ausführung des Simplondurchstiches verpflichtet, sobald die Anschluss- und Betriebsverhältnisse zwischen der Schweiz und Italien geregelt seien, und die Subventionen den Betrag von 30 Millionen Franken erreicht hätten.

Nachdem die Studien über Benutzung der Wasserkräfte, Anlage der Installationen, Ventilationen, über die Baumethode etc. abgeschlossen waren, wurden die definitiven Baupläne nebst technischen Berichten, Kostenvoranschlag und einem Finanzplan zur Beschaffung der Geldmittel dem Bundesrat vorgelegt.

Auf einer von diesem einberufenen Konferenz erklärten dann die Vertreter der subventionierenden Kantone übereinstimmend, „dem Bundesrat die Veranlassung der zur Förderung des Werkes dienlichen Schritte in der ihm geeignet scheinenden Weise anheimzustellen“, worauf der Bundesrat dem Projekt grundsätzlich die Genehmigung erteilte.

Am 20. September 1893 schloss dann die Direktion einen Vertrag ab mit der Unternehmungsgesellschaft Brand, Brandau & Cie. zur Ausführung des Tunnels mit allen dazu gehörigen Anlagen. Diese Unternehmungsgesellschaft setzte sich zusammen aus den Firmen Brand und Brandau, Hamburg, Gebrüder Sulzer, Winterthur, Locher & Cie., Zürich und der Bank von Winterthur.

Nachdem dann in Mailand auf einer Vorkonferenz von rein technischem Charakter behufs Erörterung der Konzessionsbedingungen und aller bezüglich technischen und rechtlichen Fragen zwischen der Schweiz und Italien in allen wichtigen Punkten volle Einigung erzielt worden war, wurde am 25. November 1895 der Staatsvertrag unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen.

Die italienische Konzession an die Bahngesellschaft wurde zwischen der italienischen Regierung und der Gesellschaft selbst geregelt. Aus dem Konzessionsakt sind folgende Bestimmungen bemerkenswert:

Die Konzession wird auf die Dauer von 99 Jahren, vom Datum der Eröffnung gerechnet, gewährt. Der Staat überlässt der Gesellschaft die unentgeltliche Benutzung der Wasserkräfte und befreit sie von allen Zollabgaben für das zum Bau notwendige Material. Die Regierung hat das Recht zum Rückkauf der Bahn vom 30. Jahr nach der Betriebseröffnung an gegen Rückerstattung aller Kosten der ersten Anlage abzüglich der von Italien geleisteten Subventionen.

Der Bund übernahm die Garantie für Verzinsung und dereinstige Rückzahlung der zum Bau nötigen Anleihe. Das damals in Beratung befindliche Gesetz über die Erwerbung der Hauptbahnen durch den Bund besagte in Art. 49: „Der Bund als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn verpflichtet sich gegenüber den subventionierenden Kantonen zur Ausführung der erteilten Konzession einer Simploneisenbahn, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien bedungenen Subventionen geleistet werden.“

Mittlerweile war die Verstaatlichung der Hauptbahnen, also auch der Jura-Simplon-Bahn, mit Übernahme auf 1903, durch die Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 angenommen worden.

Am 28. Juli wurden dann zwischen dem Bundespräsidenten und dem italienischen Gesandten die Ratifikationsurkunden ausgetauscht. Die Bahngesellschaft erklärte am 12. August den Bauvertrag mit der Unternehmungsgesellschaft als in Kraft getreten und stellte ihr das Terrain zum Bau zur Verfügung.

Die Länge des Tunnels beträgt 19,729 m. Statt eines einzigen zweispurigen Tunnels sind zwei Parallelstellen mit 17 m. Achsabständen durchgetrieben worden, von denen der eine als einspuriger Tunnel sofort fertig

ausgebaut worden ist, der andere als blosser Stollen belassen und erst später, wenn die Verkehrszunahme die Anlage der zweiten Spur erfordert, ausgebaut werden soll¹⁾. Die beiden Parallelstollen sind ungefähr alle 200 m. durch Querstollen miteinander in Verbindung gesetzt; diese Anordnung ermöglicht einerseits eine kräftige Ventilation, die auch noch beim Betrieb der Bahn aufrecht erhalten werden wird, andererseits aber auch eine rationellere Abführung des Gebirgswassers, die Zu- und Abfuhr von Materialien etc.

Was nun die Kosten anbetrifft, so verlangte die Unternehmungsgesellschaft für die Installationen auf beiden Seiten des Tunnels Fr. 7,000,000, für den ersten Tunnel nebst Parallelstollen, Querstollen etc. Fr. 47,500,000, für die Ausweitung und Mauerung des zweiten Tunnels Fr. 15,000,000. Dazu kommen noch verschiedene kleinere Posten auf Rechnung der Bahngesellschaft. Alles in allem berechnete die Gesellschaft die erste einspurige Anlage auf Fr. 58,820,000, die vollständige zweisepurige Anlage, nicht inbegriffen die Bauzinsen auf Fr. 75,040,000.

In Nachträgen zu der Konvention wurde dann die Summe für Installationen auf Fr. 8,400,000 und für den ersten Tunnel auf Fr. 48,748,000 erhöht. Dazu kommen noch verschiedene kleinere Beträge, die im Voranschlage nur verhältnismässig bestimmt sind, so dass bis Dezember 1905 die Unternehmungsgesellschaft Fr. 58,040,226. 40 erhalten hat. Für Ausmauerung des zweiten Tunnels sind Fr. 19,500,000 bewilligt.

Von der Bausumme wurden Fr. 60,000,000 durch Anleihe und Fr. 16,010,000 durch Subventionen aufgebracht, von denen die italienische Regierung, verschiedene italienische Provinzen, Kommunen und Korporationen Fr. 4,000,000 übernahmen, während die Schweiz sich mit Fr. 12,010,000 beteiligte, die sich folgendermassen verteilen:

Der Bund	Fr. 4,500,000
Der Kanton Bern	„ 1,000,000
„ „ Freiburg	„ 200,000
„ „ Waadt	„ 3,250,000
„ „ Wallis	„ 1,000,000
„ „ Neuenburg	„ 250,000
„ „ Genf	„ 300,000
Die Gemeinde Lausanne	„ 1,000,000
Die Vereinigung von Montreux	„ 270,000
Die Schiffahrtsgesellschaft d. Genfersees	„ 240,000
Total	Fr. 12,010,000

¹⁾ Die Jura-Simplon-Bahn hatte sich zum Ausbau des zweiten Tunnels verpflichtet, wenn die jährlichen Einnahmen per km. Fr. 40,000 betrügen. Es dürfte sich indes, infolge der geringen Widerstandsfähigkeit des Gesteins, die Ausmauerung des zweiten Stollens schon in nächster Zeit als nötig erweisen.

Um die Subventionen leichter zu bekommen, hat man die Beiträge nicht ganz als „Fonds perdu“ verlangt, sondern sogenannte Subventionsaktien ausgegeben, die einen Anspruch auf Anteil an einem Überschuss des Reinertrages haben, der sich ergibt, wenn die Prioritätsaktien mit 4½ % und die Stammaktien mit 4 % Dividende befriedigt sind. Ebenso sollten sie im Fall der Liquidation an der Rückzahlung partizipieren.

Heute, wo das gigantische Werk vollendet dasteht, ist es am Platze, auch der Männer zu gedenken, die mit ungeheurer Energie und Aufbietung aller Mittel des Geistes und der Technik das schwierige Problem gelöst haben. Vorab das Unternehmerkollegium Sulzer-Ziegler, Locher, Brandau und Brand, von denen der letztere leider die Vollendung des Werkes, zu der er seinen grossen Tribut beigezollt, nicht mehr hat erschauen können; ausser der Leitung sind es die vielen Beamten und Angestellten und dann die Tausende von Arbeitern, die mit Einsetzung aller ihrer Kraft unter den stets drohenden Gefahren des tückischen Berggeistes die schwere Arbeit verrichteten, denen heute Dank und Anerkennung gebührt.

IV. Stellung und Aufgabe der Simplonbahn und allgemeine Verkehrsverhältnisse.

Die Festlegung von Kapital und besonders von so bedeutendem, wie sie eine Alpenbahn erfordert, zur Schaffung eines neuen Transportweges rechtfertigt sich nur, wenn dieser Weg im Vergleich zu den bestehenden eine genügende Ökonomie an Verkehrskosten und an Zeitaufwand bietet; denn „Zeit ist Geld“ nach dem englischen Ausdruck und ist ein Faktor, den man fernerhin bei der Frage der Kommunikation nicht mehr aus dem Auge lassen kann. Die Ersparnisse von Zeit und Geld sind also die Haupterfordernisse, wenn es sich darum handelt, Gebiete, welche schon durch Verkehrswege verbunden sind, noch besser zu verbinden. Und selbst angenommen, dass sich bei Eröffnung einer neuen Alpenpassage die Frage kompliziert, wenn es sich um die Notwendigkeit handelt, der Konkurrenz schon bestehender Bahnen wirksam zu begegnen, so sind es doch immer wieder die oben dargelegten Betrachtungen, auf welche man zurückgreifen muss.

Die öffentlichen Interessen, welche sich an die Herstellung einer Eisenbahn und an die Wahl der Linie knüpfen, sind eng mit den Interessen der Unternehmung selbst verbunden. — In der Tat kann die

Schaffung einer grossen Verkehrsader in kommerzieller und industrieller Hinsicht keinen andern Zweck haben, als den Verkehr an sich zu ziehen und nach ihren Endpunkten zu leiten. Das ist selbstverständlich auch der allgemeine Zweck, den sich eine Finanzgesellschaft stellt, welche eine Bahn verwaltet.

Wenn es einer solchen Gesellschaft gelingt, einen grossen Verkehr auf ihre Bahnen zu ziehen, weil sie im Vorteil ist in bezug auf die Betriebskosten, welche ihr erlauben, der Konkurrenz zu begegnen und zu einem niedrigeren Preise zu transportieren, so wird sie damit auch den allgemeinen Interessen dienen; sei es, dass sie fremde Produkte billig herbeischafft, sei es, dass sie für einheimische Produkte den Absatz erleichtert, oder endlich, dass sie Reichtum und Wohlergehen hebt, welche ein grosser Durchgangsverkehr den Orten zuführt, welche ihm als natürliche Entrepôts dienen.

Der Konkurrenzkampf kann jedoch nur dann wirksam sein, wenn er für den, der ihn führt, nicht die Ursache des Ruins wird. Um mit Wirksamkeit auf irgend einem Markte kämpfen zu können, ob es sich um Transport oder irgend ein anderes Gebiet handelt, muss man seine Produkte zum geringsten Preise liefern können, was nur möglich ist, wenn man sie mit geringeren Kosten erzeugen kann.

Die Rivalität zweier konkurrierenden Linien findet stets ihre Grenzen, sei es in der Anwendung der administrativen Massnahmen, in denen jede Verwaltung beschränkt ist, sei es in der Natur der Sache selbst; denn das wird immer eine kommerzielle Utopie bleiben, dass Dienste und Waren unter dem Herstellungspreise geliefert werden können, oder zu einem Satze, der nicht genügend rentabel ist. Wir werden also unser Problem studieren ausserhalb des Gesichtskreises zufälliger Zustände, welche wohl auf kurze Zeit, nie aber auf die Dauer den natürlichen Kurs der Phänomene ändern können.

Wenn wir auch im folgenden den Einfluss der Simplonbahn auf die Verkehrsverhältnisse einzelner Länder und selbst kleinerer Verkehrsgebiete prüfen, so werden wir doch den wirtschaftlichen Wert dieser neuen Alpenpassage nicht von dem engbegrenzten Interessenstandpunkt dieser oder jener Nation bemessen, sondern die Simplonbahn ist eine Weltbahn, und nur vom weltwirtschaftlichen Standpunkt wird sie ihre Berechtigung haben.

Wir haben in dieser Arbeit die strategische Bedeutung des Simplontunnels ganz ausser acht gelassen, da einesteils der Nordausgang desselben auf Schweizergebiet, also unter dem Schutze eines neutralen Staates liegt, und da andernteils der militärische Standpunkt des öftern von dem des Handels und Verkehrs ab-

weicht. Der feudale Baron suchte sich eine unangreifbare Bergesspitze zum Wohnsitz aus; doch in der Ebene an den dem Verkehr am leichtesten zugänglichen Plätzen siedelt sich die moderne Industrie an. Vom feudalen und militärischen Standpunkt dürfte man keine völkerverbindenden Strassen anlegen, sie bilden eine mögliche Gefahr, und man müsste sich hüten, seine Grenzen dem Dampfwagen zu öffnen; denn man weiss, dass der Schienenweg nur zu oft dem Angreifer gedient hat; aber der strategische Charakter der Eisenbahn ist ein doppelter, sie dient der Offensive und der Defensive. Soll man sich also aus Furcht vor einem Angriff auch des Mittels zur Verteidigung begeben und unter dem Vorwand, den Angreifer abzuhalten, die Verteidiger hindern, miteinander in Verbindung zu stehen? Wer denkt auch heute noch daran, sich durch eine chinesische Mauer von der Aussenwelt abzuschliessen?

Wenn man sich entschliesst, eine internationale Eisenbahn zu bauen, so geschieht es, weil man hofft, grosse ökonomische und kommerzielle Vorteile daraus zu ziehen, dann muss man sie aber auch den gewollten Bedingungen gemäss bauen, dass sie ihren Zweck bestmöglichst erfüllt, nämlich zur Entwicklung des friedlichen Verkehrs unter den Völkern beizutragen.

Der Kriegszustand ist in unserer Zeit eine Ausnahme, und man darf keineswegs die Regel, den Friedenszustand, die internationalen wirtschaftlichen Beziehungen, der blutigen Ausnahme, dem Kriegszustand, opfern, der doch auch in neuerer Zeit nur von kurzer Dauer ist.

Das Ziel musste also bei Erbauung einer neuen Alpenbahn sein, eine Handelsarterie zu schaffen, die ihre Daseinsberechtigung hat, welche nicht nur eine Verdoppelung der Mont Cenis- oder der Gotthardbahn ist, sondern welche direkt auf Mailand mündet, welche im stande ist, den angrenzenden Ländern ein neues Verkehrsgebiet zu eröffnen, und welche wirklich konkurrenzfähig ist, nicht des Konkurrenzkampfes wegen, sondern weil sie Vorteile bietet, die nicht nur dieser oder jener nationalen, sondern der gesamten Weltwirtschaft zum Wohle gereichen.

Damit soll nun nicht gesagt sein, dass diese oder jene Nation bei der Wahl einer internationalen Bahn den für sie mehr oder weniger günstigen strategischen Charakter vollständig ausser acht lassen sollte. Wenn von hoher ökonomischer Warte die verschiedenen Interessen mit Sicherheit vergleichend betrachtet worden sind, und wenn dann die Wagschale unentschieden schwankt, dann können auch die strategischen Interessen in weiser Berücksichtigung ein gewisses Gewicht ausüben.

Die Natur hat selbst die Simplonpassage aussergewöhnlich ausgezeichnet; das was sie besonders charakterisiert, das ist die Leichtigkeit ihrer Zufahrtslinien, die Regelmässigkeit der Formation der Täler und die geringe Dichtigkeit des Massivs, das sie voneinander trennt. Der Simplontunnel ermöglichte es, an dieser Stelle die Alpen vollständig zu supprimieren, während sie beim Mont Cenis und beim Gotthard zur Hälfte bestehen blieben. Auf der ganzen Länge der Alpen vom Mont Cenis bis nach Tirol ist der Simplon der einzige Punkt, wo zwei breite sich entgegengesetzte Täler so tief in das Gebirge einschneiden, dass man am Fusse des Berges einen Durchstich vornehmen konnte, ohne in der Tunnellänge das Mass des Möglichen zu überschreiten. Indem man das Massiv gleich an der Wurzel anfasste, erreichte man für den Verkehr grosse Erleichterungen. Folgende Tabelle zeigt uns den Simplon mit bezug auf seine Höhenlage im Vergleich zu den beiden benachbarten Alpentunneln.

	Mont Cenis m.	Gotthard m.	Simplon m.
Länge des Tunnels . . .	12,849	14,984	19,731
Höhe des nördl. bezw. östl. Tunneleingangs . . .	1,147.8	1,109	681.1
Höhe des südl. bezw. westl. Tunneleingangs . . .	1,269.1	1,145	633.75
Höhe des Kulminations- punktes des Tunnels . .	1,294.7	1,154.6	705.2

Das Tal der Rhone ist vollkommen gleichmässig gebildet, so dass die Steigung der Bahn hier nur an wenigen Stellen 12 ‰ erreicht. Es ist ziemlich gerade und hat nur wenige und grosse Kurven. Nur auf der Strecke Sierre-Louèche befinden sich drei kleine Tunnel. Von Louèche bis Brig ist der Rhonedeich als Eisenbahndamm benutzt, und man hat so die Bauten der Rhonekorrektur zugleich für die Bahn dienstbar gemacht. Oberhalb Brig sind dann die Schienen direkt in den Berg geführt, ohne dass man durch künstliche Mittel, wie Kehrtunnel, Schleifen etc. die Höhe des Tunneleingangs hat erstreben müssen.

Die einzige Strecke, welche einige Schwierigkeiten bietet, ist das Tal der Diveria von dem Südausgange des Tunnels bei Iselle bis zur Vereinigung derselben mit der Toce oberhalb Domodossola, welches 284 m. über dem Meere liegt, also 349 m. niedriger als der südliche Tunnelausgang. Trotzdem man bei Iselle auch durch einen Kehrtunnel zur Ebene hinabsteigt, bietet die Strecke doch nicht im entferntesten die Schwierigkeiten wie beispielsweise die Zufahrtslinien zum Mont Cenis oder zum Gotthard.

Wir finden zwischen Iselle und Domodossola auf einer Strecke von 8284 m. eine Steigung von

25 ‰ und auf 3060 m. eine solche von 22 ‰; während die Gotthardbahn zwischen Silenen und Göschenen und zwischen Airolo und Lavorgo von zusammen etwa 50 km. 25 ‰ Steigung hat und auf der Strecke Lavorgo-Bodio von 12 km. sogar 26 ‰ erreicht. Die Mont Cenisbahn hat selbst Steigungen von 30 ‰.

Trotz der unleugbaren Fortschritte auf dem Gebiete der Technik wird die zur Bewegung erforderliche Kraft stets wachsen mit der Stärke der Steigung, und somit wachsen auch die Betriebskosten mit der Stärke der Steigung: Das ist ein Gesetz, ja, das ist beinahe ein Axiom.

Ausserdem sind in einer Höhe von 300—600 m. über dem Meere die klimatischen Einflüsse keineswegs zu fürchten, am wenigsten in diesen gesegneten Tälern des Simplon, wo uns die ersten Boten südlicher Vegetation begrüßen, dagegen ist es klar, dass in einer Höhe von 1269 m. beim Mont Cenis und von 1145 m. beim Gotthard die klimatischen Einwirkungen besonders im Winter von nicht zu unterschätzendem Einfluss auf den Verkehr sind, worunter nicht nur die Schnelligkeit, sondern auch die Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehrs in erheblichem Masse leiden müssen.

Im Jahre 1895 musste der Zugverkehr auf der Gotthardlinie vom 14. bis 17. Januar infolge aussergewöhnlichen Schneefalles vollständig eingestellt werden. Der Fall kann sich wiederholen. Welche Dienste dann die neue Linie bietet, braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden.

In dem Rapport der „Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon“ an die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. Juni 1858 heisst es: „Avant deux ans, nous l'espérons, Messieurs, la traversée des Alpes sera devenue une question européenne, d'un intérêt international plus grand peut-être que le percement de l'isthme de Suez ¹⁾).

Nous ne voulons pas examiner dans quel ordre la France, la Suisse, l'Allemagne et l'Italie se trouvent plus spécialement intéressées au percement des Alpes; mais il nous sera permis de rappeler comment le plus puissant génie de ce siècle comprenait l'intérêt français dans cette question, lorsqu'il dépensait 10 millions pour ouvrir la route du Simplon.

Forcer cette barrière des Alpes avec les seules ressources qui appartenaient à son époque, était depuis longtemps un de ses projets favoris, une de ses pré-occupations constantes: „J'ambitionnais le passage du Simplon et la vallée du Rhône, disait-il au général Jomini, comme le chemin le plus direct sur la Lombardie et sur Milan.“ Et il n'y voyait pas seulement

¹⁾ Compagnie des chemins de fer etc., 1858, p. 30.

le chemin de l'invasion et de la conquête, il y voyait aussi un moyen de multiplier les échanges et les relations de toute nature entre la France et cette Italie qu'il aimait comme une terre privilégiée, comme le théâtre de ses premiers exploits.

Cette route franco-valaisanne du Simplon est la première qui, en franchissant les Alpes, ait victorieusement prouvé que le génie de l'homme se rend maître des obstacles de la nature. C'est encore aujourd'hui le meilleur de tous les passages qui traversent cette chaîne de montagnes; elle est indiquée, par tous les guides publiés en France et à l'étranger comme le plus court chemin de Milan et de l'Italie.

Ces souvenirs, cette situation, nous semblent décisifs en faveur du passage par le Simplon. Il est évident que là où existe la meilleure route de grande communication à travers les Alpes, là aussi doit être le meilleur tracé pour une voie ferrée.¹⁾

Und in dem Rapport vom 4. August 1859 heisst es: „La meilleure ligne stratégique tracée pour les rapports internationaux est évidemment aussi la meilleure ligne commerciale.“²⁾

„Les intérêts industriels de l'Europe réclament le percement du Simplon.“

„D'après les solutions que nous avons proposées, d'après les comparaisons établies entre le Simplon et les autres tracés des Alpes, la science répond que le Simplon donne le passage le plus facile, dans les meilleurs conditions, pour une voie ferrée et non interrompue à travers les Alpes³⁾“.

„Cette réponse de la science est maintenant acceptée par l'opinion publique. Certes, il n'est pas toujours facile de calculer le temps que met une vérité à prendre la place qui lui appartient, mais il ne faut jamais douter de son avènement⁴⁾“.

„Lorsque, sur une carte, l'on examine la position du Simplon et la configuration des vallées qui viennent rayonner vers son col, et qui semblent déchirer profondément les Alpes pour ouvrir une communication entre les vallées du Rhône et du Tessin, on est convaincu que le Simplon est le passage où la muraille de la chaîne se trouve la moins épaisse, et qui présente les conditions les plus favorables pour établir la plus courte et la plus facile jonction entre les réseaux des chemins de fer au nord et au sud des Alpes.“⁵⁾

„... l'Europe entière, nous sommes tentés de le dire, le monde civilisé est en droit de demander à notre Compagnie, aux Compagnies qui se dirigent vers nous,

et surtout aux Etats intéressés à l'achèvement de la Ligne d'Italie, l'adoption d'un souterrain de 17 km. entre la plaine du Rhône et la plaine du lac Majeur.“

„Dans ces conditions, Messieurs, un souterrain de 17 km. n'est plus seulement l'ouverture d'une porte au travers des Alpes, l'abaissement du passage au-dessous de la région des neiges, c'est la suppression même de cette muraille gigantesque, c'est la jonction et le nivellement entre les plaines du Piémont et de la Lombardie et la plaine du lac de Genève¹⁾“.

„... Il n'y aura plus, sur toute la longueur du parcours entre Genève et Milan, qu'un tracé de plaine sans déclivité, sans perte de développement. Les Alpes qu'il fallait douze heures pour traverser, pourront être franchies dans une demi-heure.“

„... Dans une demi-heure, sans quitter le niveau de la vallée, le voyageur serait transporté de la plaine du Rhône dans la plaine de l'Ossola, et le lac de Genève serait ainsi à quatre heures du lac Majeur.“

„Quels merveilleux progrès, Messieurs, dans les conquêtes des chemins de fer, quels précieux avantages pour les communications entre l'Italie et l'Europe centrale! quelle inépuisable source de richesses pour les contrées traversées ou réunies par notre chemin de fer! quels éléments puissants pour la prospérité de notre Compagnie.“

V. Das Verkehrsgebiet der Simplonbahn, geographisch.

Die Grösse des Verkehrsgebietes mit bezug auf verschiedene Linien ergibt sich, wenn man die relative Leichtigkeit und Bequemlichkeit in Betracht zieht, welche jede Linie dem Verkehr bietet, sei es infolge ihrer geographischen Lage, sei es infolge anderer Vorteile²⁾, welche ihr gestatten, den Transport von Personen und Gütern zu den niedrigsten Preisen auszuführen.

Indessen ist auch die Schnelligkeit des Verkehrs nicht ohne Einfluss, obgleich sie grössere Wichtigkeit hat für den Personenverkehr als für den Güterverkehr. Die Reisenden benützen im allgemeinen die schnellsten Verbindungen, die Waren die billigsten. Dieses Gesetz findet auch seine Anwendung im Vergleich des Seetransportes mit dem Landtransport. Da die Seefracht sich zur Eisenbahnfracht ungefähr wie 1 : 10 verhält, so wird die Simplonbahn keine neuen kontinentalen Verkehrsarterien schaffen, die Italien in seiner ganzen

¹⁾ Compagnie des chemins de fer etc., 1858, p. 31.

²⁾ Ebenda, 1859, p. 20.

³⁾ Ebenda, p. 28.

⁴⁾ Ebenda, p. 22.

⁵⁾ Ebenda, p. 29.

¹⁾ Compagnie des chemins de fer etc., p. 31.

²⁾ Vergl. p. 202.

Länge durchziehen und die dem Seeverkehr mit dem Orient Konkurrenz machen könnten.*

Man kann annehmen, dass die Waren vom Orient immer den grösstmöglichen Weg zur See machen, und die Waren mit der Bestimmung nach Indien und dem Orient immer den nächsten Hafen zu erreichen streben. Diese Basis scheint allgemein anerkannt zu sein und ist in fast allen Arbeiten, die bisher über diese Materie erschienen sind, angewandt; sie ist ausserdem so einleuchtend, dass wir uns nicht länger dabei zu verweilen brauchen.

Daraus ergibt sich nun, dass die kommerzielle Zukunft der Simplonbahn wie jeder schweizerisch-italienischen Alpenbahn im Hinblick auf den Trafik von zwei Hauptelementen abhängen wird: von dem kolonialen oder maritimen Trafik der Waren von und nach dem Hafen von Genua, welcher nördlich der Alpen mit dem Handel von Marseille, Triest und den Häfen des Kanals und der Nordsee in Wettbewerb treten wird, und von dem kontinentalen Trafik zwischen Italien und der Levante einerseits, und der Schweiz und dem nordwestlichen Europa andererseits. Obwohl durch dieselben Fundamentalgesetze beherrscht, geben diese beiden Verkehrsströme doch ganz verschiedene Zonen.

Um nun diese Zonen festzustellen, haben einige Autoren auf Grund der effektiven Distanzen die Grenzen zwischen dem Verkehr der Simplonbahn und dem der Konkurrenzlinien berechnet. Man ging aus von ganz uniformen Verhältnissen, ohne auf die besondern Betriebsbedingungen jeder einzelnen Linie Rücksicht zu nehmen.

Unter dem Einfluss dieser Prämissen musste man notwendigerweise zu dem Schluss kommen, dass die effektiv längste Linie auch die teuerste und die kürzeste die billigste und vorteilhafteste für den Verkehr sei.

Bei dieser Hypothese wird dann die Verkehrszone der einen Bahn von der der andern durch eine Linie abgegrenzt, die alle die Punkte miteinander verbindet, die von einem gegebenen Punkte aus für die eine wie für die andere Verbindung gleiche effektive Entfernungen haben. Diese Punkte könnte man neutrale Punkte nennen, da sie — immer unter unserer obigen Voraussetzung — kein Interesse haben, die eine oder die andere Linie vorzuziehen.

Dies gilt jedoch nur für das gegenwärtig bestehende Netz, da in dem Masse, wie dieses sich ändert, und durch Ausfüllen etwaiger Lücken kürzere Verbindungen entstehen, auch die Grenzen verschoben werden.

Diese Methode würde sehr praktisch und einfach sein; nur leider lässt sie ein nicht unwichtiges Moment ausser acht. Es ist in der Tat sehr einleuchtend, dass

das Profil einer Linie ihren ökonomischen Wert ebenso sehr beeinflusst als ihre lineare Entwicklung. Es ergibt sich daraus zugleich noch eine andere Tatsache, nämlich dass die eine Bahn, dank ihrer günstigeren Betriebsbedingungen, für dieselbe kilometrische Strecke billiger transportieren und damit ihren Verkehr erweitern kann.

Damit nun in dieser Beziehung die Stellung zwischen zwei konkurrierenden Linien gleich ist, müsste man annehmen, dass die beiden Bahnen nicht nur dieselben Tarife anwenden, sondern sich auch mit demselben Reingewinn pro Gewichts- und Streckeneinheit einer und derselben Ware begnügen, dass also die am günstigsten placierte ihre Tarife im Verhältnis ihrer geringeren Betriebskosten ermässige. In diesem Falle könnte die letztere eine Ware auf eine grössere Entfernung transportieren bei demselben Betriebsüberschuss per tkm., trotz ihrer geringeren Bruttoeinnahmen.

Dieses Prinzip scheint in der Theorie ebenso klar als richtig zu sein, und um es in die Praxis zu übertragen, würde es sich nur darum handeln, einen Ausdruck der Vergleichung zu finden, welcher gestattet, ein Übermass an zu überschreitender Höhe zu übertragen in ein Mehr der horizontalen Strecke.

Um zwei Linien mit verschiedenen Steigungen und Kurven miteinander vergleichen zu können, hat man ausserordentlich, jede von ihnen durch eine gedachte gerade Linie in der Ebene zu ersetzen von einer Länge, welche der gegebenen in bezug auf Betriebskosten äquivalent ist. Man ist so zu dem Begriff der virtuellen Längen gekommen.

Doch hier beginnt nun die Schwierigkeit; denn diese in der Theorie so einfache Lösung ist keineswegs so leicht in die Praxis zu übertragen.

Welches ist der Koeffizient, der uns eine solche Vergleichung möglich macht?

Wir geben in folgender Tabelle II eine Übersicht über einige in der Praxis angewandte Formeln zur Bestimmung der virtuellen Längen.

Wie diese Tabelle zeigt, ist man sich längst noch nicht einig über die in der Theorie allgemein als richtig anerkannten Grundsätze. Man sieht, es ist mit den virtuellen Längen wie mit einer Statistik, der die nötigen Grundlagen fehlen. Man kann also mit diesen Formeln beweisen, was man will, indem man je nach dem Interessenstandpunkt, den man vertritt, diese oder jene anwendet.

Da es nun nicht etwa unsere Aufgabe sein kann, diese Formeln korrigieren zu wollen, so müssen wir auf dies ideale Mittel zur Bestimmung der Verkehrszone verzichten und uns nach einem andern umsehen.

Tab. II. Virtuelle Länge eines Kilometers ¹⁾.

Bei Rampen von	Amiot	Menche de Loisne	Jacquier	Schweiz 1873	Lindner ²⁾	
					Steigung	Gefälle
‰	km.	km.	km.	km.	km.	km.
5	1.000	1.000	1.000	1.00	2.6104	— 0.6104
8	1.220	1.119	1.206	1.22	3.6007	— 1.6007
10	1.300	1.168	1.304	1.41	4.2720	— 2.2720
12	1.380	1.255	1.410	1.58	4.9530	— 2.9530
15	1.500	1.452	1.630	1.85	5.9944	— 3.9944
18	1.620	1.830	1.901	2.21	7.0628	— 5.0628
20	1.700	2.314	2.114	2.40	7.7928	— 5.7928
21	1.740	2.359	2.236	2.50	8.1632	— 6.1632
23	1.820	2.478	2.482	2.80	8.9151	— 6.9151
25	1.900	2.638	2.764	2.96	9.6832	— 7.6832
26	1.940	2.732	2.935	3.12	10.0763	— 8.0763

Die mehr oder weniger schwierigen Betriebsverhältnisse der einzelnen Linien finden in den Tarifen ihren praktischen Ausdruck. Wir glauben also, unsere Berechnungen auf Grund der Tariffdistancen anstellen zu können, und dies um so mehr, als ja auch die Tarife für den Simplon mit bezug auf die Tarife des Mont Cenis und des Gotthard aufgebaut sind.

Um nun die Zonen feststellen zu können, wählen wir einige Punkte, in denen die Gesamtverkehrsinteressen Norditaliens harmonisch zusammenfliessen oder vielmehr, von denen sie ihren Ausgang nehmen; es ist dies für den maritimen Verkehr Novi.

Auf den ersten Blick scheint es genügend, um den kolonialen Verkehr des Simplon zu bestimmen, dass man ihn gegen den der beiden Konkurrenzlinien des Mont Cenis und des St. Gotthard abgrenzt; doch ist dem nicht so. Ein aufmerksames Studium der Sache zeigt uns, dass der Mont Cenis selbst wieder unter der Konkurrenz der entfernteren Linie Lyon-Marseille zu leiden hat und dass das Gebiet des Marseiller Handels sich nach Osten noch über die Demarkationslinie zwischen dem Mont Cenis und dem Simplon ausdehnt. Die effektive Entfernung zwischen Marseille und Culoz, dem Vereinigungspunkte der Bahnen Genua-Mont Cenis-Genf und Marseille-Lyon-Genf, beträgt 453 km.; die Entfernung von Genua über Alessandria, Turin, Susa und dem Mont Cenis nach Culoz beträgt zwar nur 414 km., also 39 km. weniger; die Tariffdistanz ist jedoch für die erste Linie 405 km. und für die zweite 420 km., so dass sich das Verhältnis zu gunsten der Strecke Marseille-Lyon verschiebt. Man muss eben in Betracht ziehen, dass

diese Linie vollständig in der Ebene liegt, während auf der Strecke Genua-Culoz nicht nur der Mont Cenis in einer Höhe von 1294.7 m. zu übersteigen ist, sondern auch die starken Steigungen im Apennin zu überwinden sind. Daraus ergibt sich zur Genüge die Unfähigkeit der Mont Cenis-Bahn, der Konkurrenz ihrer französischen Schwester zu beugen.

Bei der Bestimmung der Zonen müssen wir uns auf einige grössere Orte beschränken und uns dabei an die grossen Schienenwege anlehnen, da es die Arbeit zwecklos komplizieren würde, wollten wir jede kleine Abzweigung berücksichtigen; es hätte dies um so weniger Wert, als ausserdem sehr häufig durch mehr oder weniger gute Verbindung, Schnelligkeit der Züge etc. die in der Theorie als richtig anerkannten Sätze modifiziert werden.

Abgrenzung der maritimen Verkehrszone ¹⁾.

Grenze zwischen Genua-Simplon und Marseille P.-L.-M.

Genua-Simplon.		Marseille-P.-L.-M.	
<i>Genf ²⁾.</i>			
km.		km.	km.
Genua-Iselle	258	Genua-Iselle . . .	258
Iselle-Lausanne-Genf	250	Iselle-St. Gingolph .	165
	508	St. Gingolph-Genf	63
			472
			486
			472
		<i>Vallorbe.</i>	
		km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Marseille-Vallorbe .	579
Iselle-Vallorbe . .	239		
	497		579
		<i>Frasne.</i>	
		km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Marseille-Frasne . .	540
Iselle-Vallorbe . .	239		
Vallorbe-Frasne . .	40		
	537		540
		<i>Les Verrières.</i>	
		km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Marseille-Les Verrières	568
Iselle-Les Verrières	295		
	553		568

¹⁾ Vergl. die Karte am Schluss.

²⁾ Die Tariffdistancen sind entnommen:
für die französischen Strecken:
Recueil Chaix, avril 1905;
für die schweizerischen Strecken:
Schweizerisch-italienische Gütertarife via Gotthard und Simplon; Tariftabellen für die schweizerischen Strecken;
für die italienischen Strecken:
Schweizerisch-italienische Gütertarife via Gotthard und Simplon; Tariftabellen für die italienischen Strecken.

¹⁾ Schweizer Bauzeitung, 1904, Vol. XLIII, Nr. 2.
²⁾ Lindner: „Die virtuellen Längen.“

Genua-Simplon.		Marseille-P.-L.-M.	
		<i>Villers.</i>	
	km.		km.
Genua-Iselle . . .	258	Marseille-Villers . . .	600
Iselle-Villers . . .	315		
	573		600

		<i>Delle.</i>	
	km.		km.
Genua-Iselle . . .	258	Marseille-Delle . . .	651
Iselle-Delle . . .	378		
	636		651

Grenze zwischen Genua-Simplon und Genua-Gotthard.

Genua-Simplon.		Genua-Gotthard ¹⁾ .	
		<i>Interlaken.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle	258	Genua-Pino	232
Iselle-Interlaken	345	Pino-Interlaken	377
	603		609

		<i>Konolfingen-Stalden.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Genua-Pino . . .	232
Iselle-Konolfing.-Stalden	294	Pino-Konolfingen-Stalden	320
	552		552

		<i>Burgdorf.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Genua-Pino . . .	232
Iselle-Burgdorf . . .	296	Pino-Burgdorf . . .	325
	554		557

		<i>Solothurn.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Genua-Pino . . .	232
Iselle-Solothurn . . .	301	Pino-Solothurn . . .	329
	559		561

		<i>Delémont.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Genua-Pino . . .	232
Iselle-Delémont . . .	338	Pino-Delémont . . .	372
	596		604

		<i>Delle.</i>	
	km.	km.	km.
Genua-Iselle . . .	258	Genua-Pino . . .	232
Iselle-Delle . . .	378	Pino-Delémont . . .	372
		Delémont-Delle . . .	41
	636		645

Das *maritime* Verkehrsgebiet des Simplon wird also begrenzt im Osten von einer Linie, welche in Interlaken ihren Ausgang nimmt, über Konolfingen-Stalden, Burgdorf, Solothurn und Delémont zieht und in Delle an der französischen Grenze endigt, während seine Westgrenze im allgemeinen mit der französisch-schweizerischen Landesgrenze zusammenfällt.

Der Vereinigungspunkt der französischen und schweizerischen Bahnen im Süden, Genf¹⁾, ist effektiv von Marseille 519 km. und von Genua durch den Simplon 486 km. entfernt, die resp. Tarifdistanzen jedoch betragen 472 km. und 508 km. (über St. Gingolph 486 km.). Marseille wird also fernerhin noch seinen Einfluss auf die Stadt und den Kanton Genf gegenüber Genua behaupten können.

Da sich im Norden in Basel schon der Einfluss der Häfen der Nordsee und des Kanals geltend macht, so wird man als den nördlichsten Punkt der Grenzlinie Marseille und Genua-Simplon Delle bezeichnen können.

Das koloniale oder maritime Verkehrsgebiet des Simplon umfasst also die Kantone Waadt, Wallis, Freiburg, Neuchâtel, den grössten Teil von Bern und einen Teil von Solothurn und vom französischen Gebiet einen Teil von Hochsavoyen. Es ist dies ein Gesamtgebiet mit etwa 1,200,000 Einwohnern.

Suchen wir nun die Zone des *kontinentalen* Verkehrs für den Simplon festzustellen. Der kontinentale Verkehr wird nicht wie der maritime schon nördlich der Alpen durch die Häfen der Nordsee und des Kanals angehalten, und mit nur ganz geringen Einschränkungen kann man annehmen, dass diese Zonen der Simplonbahn bis an das Meer, ja darüber hinaus bis nach England sich ausdehnen, und dass sie nur durch die beiden Nachbarlinien des Mont Cenis und des Gotthard begrenzt werden.

Die Vereinfachung der Untersuchungen, welche aus dieser Tatsache resultiert, wird jedoch sogleich wieder aufgewogen durch andere Einflüsse, welche die Frage um so komplizierter machen.

In der vorausgehenden Untersuchung konnten wir für die Bestimmung des Verkehrsgebietes von zwei festen Punkten ausgehen, nach denen der maritime Verkehr tendiert, nämlich von Marseille für die französischen Bahnen und von Genua für den Simplon und den Gotthard. Der kontinentale Verkehr bietet nicht einen derartig festen Ausgangs- bzw. Endpunkt, sondern es gibt deren sehr viele, sowohl nördlich als auch südlich der Alpen, und demgemäss sind auch der Verkehrszonen sehr viele.

¹⁾ Da die Strecke über Pino für alle diese Orte die kürzere ist, so können wir uns unter Weglassung der Strecke über Chiasso auf jene beschränken.

¹⁾ Wir sehen hier ab von der kurzen Strecke Genf-La Plaine von 14 km.

Angesichts dieser Schwierigkeit haben denn verschiedene Autoren ihre Untersuchungen in Form einer Tabelle niedergelegt, welche die Entfernungen zwischen den wichtigsten Städten Nordwesteuropas und Italiens über die verschiedenen Alpenbahnen angeben. Dieses für den Autor sehr einfache Mittel ist jedoch keineswegs so angenehm für den Leser, dem es bei dieser Methode sehr schwer fallen dürfte, sich ein Bild von der Grösse des Verkehrsgebietes zu machen. Wegen der wenig klaren Übersicht, welche eine solche Tafel bietet, scheint es uns geratener, durch Fixierung der Grenzpunkte uns ebenso wie für den maritimen Verkehr eine Zone herzustellen.

Wenn auch das Verfahren einige Schwierigkeiten zu bieten scheint, so glauben wir doch durch ein methodisches Vorgehen die Frage zu lösen, ohne eine zu grosse Anzahl von Verkehrszonen zu bekommen.

In der Tat, wenn wir einen Blick auf die Eisenbahnkarte Italiens werfen, so bemerken wir sogleich, dass im Norden der Halbinsel, in fast unmittelbarer Nähe des Südabhanges der Alpen, Mailand einen Zentralpunkt des lombardischen Eisenbahnnetzes bildet.

Wir können also Mailand als Ausgangspunkt nehmen. Doch wenn wir näher zusehen, so finden wir, dass zwar die Gotthard- und die Simplonbahn hier zusammentreffen für den Verkehr Piacenza-Brindisi, dass aber die Mont Cenisbahn für diesen Verkehr ihren Weg über Turin und Alessandria nach Piacenza nimmt. Wir müssen also, wenigstens für die Abgrenzung im Westen zwei Ausgangspunkte wählen, nämlich neben Mailand noch Piacenza. Wir beschränken uns hier auf die Zonen dieser beiden wichtigsten Knotenpunkte und geben für die andern noch irgendwie belangreichen auf Seite 201 eine vergleichende Übersicht.

Es versteht sich von selbst, dass die Feststellung der Zonen mit der Entfernung vom Ausgangspunkt immer schwieriger wird. Wenn auch die Differenzen stets denselben absoluten Einfluss auf die Stellung der betreffenden Linie in allen Punkten der durchlaufenden Strecke haben, so sind sie doch weit entfernt, auf allen diesen Punkten denselben relativen Einfluss auszuüben; denn die Bedeutung eines Kilometers mehr oder weniger steht im umgekehrten Verhältnis zur Anzahl der zurückzulegenden Kilometer. Es ist deshalb geratener, um den Zonen ihre Bedeutung zu wahren, diese nicht zu weit auszudehnen. Wenn wir dennoch in scheinbarem Widerspruch zu dieser Tatsache die Grenzen bis an das Meer ausgedehnt haben, so war es einerseits, weil es hier Spezialinteressen zu vertreten gibt, und weil andererseits der Verkehr sich in der Hauptsache hier auf eine so schmale Zone konzentriert, dass wir ihn noch mit Sicherheit erfassen können.

Abgrenzung der kontinentalen Verkehrszone ¹⁾.

Grenze zwischen Simplon und Gotthard mit bezug auf Mailand (und Piacenza).

via Simplon.		via Gotthard.			
		<i>Thun.</i>			
	km.		km.	km.	
Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54	Mailand-Pino	105
Iselle-Thun	304	Chiasso-Thun	380	Pino-Thun	335
	449		434		440

Bern ²⁾.

	km.		km.
Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Bern	274	Chiasso-Bern	386
	419		440

Biel.

Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Biel	287	Chiasso-Biel	398
	432		452

Delle.

Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Delle	378	Chiasso-Delle	457
	523		511

Vesoul.

Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Vallorbe	239	Chiasso-Basel	378
Vallorbe-Vesoul	164	Basel-Belfort	83
		Belfort-Vesoul	59
	548		574

Nancy.

Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Vallorbe	239	Chiasso-Basel	378
Vallorbe-Vesoul	164	Basel-Strassburg	142
Vesoul-Nancy	167	Strassburg-Nancy	149
	715		723

Metz.

Mailand-Iselle	145	Mailand-Chiasso	54
Iselle-Vallorbe	239	Chiasso-Basel	378
Vallorbe-Vesoul	164	Basel-Strassburg	142
Vesoul-Nancy	167	Strassburg-Metz	159
Nancy-Metz	58		
	773		733

¹⁾ Siehe Anmerkung p. 198.

²⁾ Da die Linie über Chiasso nach all diesen Orten die kürzeste ist, so können wir uns auf sie beschränken.

via Simplon.		via Gotthard.	
<i>Brüssel.</i>			
	km.		km.
Mailand-Metz . . .	773	Mailand-Metz . . .	733
Metz-Luxemburg . .	66	Metz-Luxemburg . .	66
Luxemburg - Brüssel	220	Luxemburg-Brüssel .	220
	<u>1059</u>		<u>1019</u>

<i>Ostende.</i>			
Mailand-Brüssel . .	1059	Mailand-Brüssel . .	1019
Brüssel-Ostende . .	132	Brüssel-Ostende . .	132
	<u>1191</u>		<u>1151</u>

<i>Calais.</i>			
km.		km.	km.
Mailand-Iselle 145	Mailand-Chiasso 54	Mailand-Chiasso 54	
Iselle-Vallorbe 239	Chiasso-Basel . 378	Chiasso-Basel . 378	
Vallorbe-Paris 476	Basel-Belfort . 83	Basel-Belfort . 83	
Paris-Calais . 270	Belfort-Laon . 421	Belfort-Hirson . 439	
	Laon-Calais . . 232	Hirson-Calais . 198	
	<u>1130</u>	<u>1168</u>	<u>1152</u>

<i>Calais.</i>			
km.		km.	
Mailand-Iselle . .	145	Mailand-Chiasso . .	54
Iselle-Vallorbe . .	239	Chiasso-Basel . . .	378
Vallorbe-Is-sur-Tille	187	Basel-Strassburg . .	142
Is-sur-Tille-Laon . .	330	Strassburg-Luxemburg	225
Laon-Calais	232	Luxemburg-Calais . .	443
	<u>1133</u>		<u>1242</u>

<i>Dunkerque.</i>			
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Chiasso . . .	54
Iselle-Vallorbe . . .	239	Chiasso-Basel	378
Vallorbe-Paris . . .	476	Basel-Belfort	83
Paris-Dunkerque . . .	267	Belfort-Hirson	439
		Hirson-Dunkerque . . .	195
	<u>1127</u>		<u>1149</u>

Grenze zwischen Simplon und Mont Cenis mit bezug auf Mailand.

via Simplon.		via Mont Cenis.	
<i>Anneey.</i>			
	km.		km.
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Turin	150
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Anneey	112	Modane-Anneey	153
	<u>422</u>		<u>414</u>

<i>Mâcon.</i>			
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Turin	150
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Mâcon .	198	Modane-Mâcon	268
	<u>508</u>		<u>529</u>

via Simplon.		via Mont Cenis.	
<i>Nevers.</i>			
	km.		km.
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Turin	150
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Nevers	398	Modane-Nevers	460
	<u>708</u>		<u>721</u>

<i>Tours.</i>			
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Turin	150
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Saincaize	391	Modane-Saincaize . . .	453
Saincaize-Tours . . .	203	Saincaize-Tours	203
	<u>904</u>		<u>917</u>

<i>Nantes.</i>			
Mailand-Iselle . . .	145	Mailand-Turin	150
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Saincaize	391	Modane-Saincaize . . .	453
Saincaize-Nantes . . .	396	Saincaize-Nantes	396
	<u>1097</u>		<u>1110</u>

Grenze zwischen Simplon und Mont Cenis mit bezug auf Piacenza.

via Simplon.		via Mont Cenis.	
<i>Bellegarde.</i>			
	km.	km.	km.
Piacenza-Iselle . 212	Piacenza-Iselle 212	Piacenza-Turin 188	
Iselle-St. Gingolph 165	Iselle-Lausanne-Genf 250	Turin-Modane . 111	
St. Gingolph-Bellegarde 96	Genf-Bellegarde 34	Modane-Bellegarde 183	
	<u>473</u>	<u>496</u>	<u>482</u>

<i>Mâcon.</i>			
	km.		km.
Piacenza-Iselle . . .	212	Piacenza-Turin	188
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Mâcon	198	Modane-Mâcon	268
	<u>575</u>		<u>567</u>

<i>Nevers.</i>			
Piacenza-Iselle . . .	212	Piacenza-Turin	188
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Nevers	398	Modane-Nevers	460
	<u>775</u>		<u>759</u>

<i>Tours.</i>			
Piacenza-Iselle . . .	212	Piacenza-Turin	188
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Saincaize	391	Modane-Saincaize . . .	453
Saincaize-Tours . . .	203	Saincaize-Tours	203
	<u>971</u>		<u>955</u>

<i>Nantes.</i>			
Piacenza-Iselle . . .	212	Piacenza-Turin	188
Iselle-St. Gingolph .	165	Turin-Modane	111
St. Gingolph-Saincaize	391	Modane-Saincaize . . .	453
Saincaize-Nantes . . .	396	Saincaize-Nantes	396
	<u>1164</u>		<u>1148</u>

Die Demarkationslinie, welche die Verkehrszonen des Gotthard und des Simplon mit bezug auf Mailand und Piacenza voneinander scheidet, nimmt ihren Ausgang bei Thun, zieht dann 10 km. östlich von Bern, 10 km. östlich von Biel, 5 km. westlich von Delle, zwischen Belfort und Vesoul hindurch und fällt von hier ab im allgemeinen mit der deutsch-französischen und belgisch-französischen Grenze zusammen.

Die Grenze zwischen Mont Cenis und Simplon mit bezug auf Mailand beginnt zwischen Culoz und Bellegarde, geht dann 6 km. westlich von Mâcon und begleitet von hier ab die Bahnlinie Moulin-Nevers-Bourges-Tours-Angers-Nantes bis an den Atlantischen Ozean.

Für den Verkehr mit der Bestimmung nach Piacenza verschiebt sich diese Linie um 14 km. nach Nord-Osten zu gunsten des Mont Cenis, so dass die soeben bezeichnete Bahnlinie noch in den Bereich des Mont Cenis-Verkehrs fällt.

Wenn auch der deutsche Verkehr die Domäne des Gotthard bleiben wird und der Süden von Frankreich vom Mont Cenis und von der Küstenbahn abhängig bleibt, so gehört doch wenigstens die Hälfte des gesamten französischen Gebietes mit den grossen Linien auf Paris und nach den Häfen des Kanals zum Verkehrsgebiet des Simplon. Es umfasst dieses Gebiet von der Schweiz annähernd 14,000 km² mit etwa 1,200,000 Einwohnern, von Frankreich etwa 235,000 km² mit etwa 21,000,000 Einwohnern, und rechnen wir dazu noch die Hälfte von Grossbritannien und Irland mit ungefähr 150,000 km² und 20,000,000 Einwohnern, so bekommen wir eine Zone mit rund 400,000 km² und 55 Millionen Bewohnern.

Auf Grund eingehender Berechnungen und in Anlehnung an die Feststellung der Experten in dem „Rapport de la direction au conseil d'administration du Jura-Simplon touchant les prévisions de rendement du chemin de fer par le Simplon“ haben wir dann noch die Wichtigkeit verschiedener Zonen auf Grund ihrer Bevölkerung wie folgt bestimmt:

Das Gebiet der schweizerischen Zonen des Simplon im Verkehr mit:

Mailand	ungefähr	1,200,000	Einwohner
Piacenza	„	1,200,000	„
Alexandria	„	1,300,000	„
Genua, Livorno	„	1,000,000	„
Turin	„	800,000	„

Das Gebiet der französischen Zonen des Simplon im Verkehr mit:

Mailand	ungefähr	21,000,000	Einwohner
Piacenza	„	18,000,000	„
Alexandria	„	4,900,000	„
Livorno, Genua	„	4,500,000	„
Turin	„	100,000	„

Das Gebiet der italienischen Zonen im Verkehr mit:

Paris	ungefähr	14,400,000	Einwohner
Boulogne	„	22,700,000	„
Lille	„	6,200,000	„
Brüssel	„	20,000	„
Le Havre	„	14,300,000	„
Bern	„	15,000,000	„
Biel	„	16,000,000	„
Neuchâtel	„	25,000,000	„
Freiburg	„	25,000,000	„
Lausanne	„	28,000,000	„
Genf	„	20,000,000	„

VI. Das Verkehrsgebiet der Simplonbahn, ökonomisch.

Die blosse Grösse des Verkehrsgebietes an sich sagt uns eigentlich noch gar nichts, wollen wir uns über die Zukunft der Simplonbahn einigermaßen Rechenschaft geben. Viel wichtiger noch ist die Frage nach der ökonomischen Verfassung der Verkehrsgebiete, woraus auf ihre ökonomischen Beziehungen zu schliessen ist.

Sind es Gebiete, die in ihrer gesamten Wirtschaftsweise eine gewisse Übereinstimmung haben oder gar völlige Gleichartigkeit aufweisen, so dass zwingende Gründe für einen lebhaften und dauernden Tauschverkehr überhaupt nicht vorliegen, oder sind es wirtschaftlich heterogene Gebiete, die sich gegenseitig ergänzen und befruchten können?

Der mächtige Alpenwall, der Italien in weitem Bogen vom Ligurischen bis zum Adriatischen Meere umschliesst, bildet nicht nur die politische Grenze dieser Halbinsel gegen das zentrale und nördliche Europa, sondern auch die Scheidewand zwischen zwei klimatisch und darum auch wirtschaftlich durchaus verschieden gearteten Zonen. Italien ist durch die gewaltige Wetterwand der Alpen vor den Einflüssen der rauhen Nordwinde geschützt und den Mittelmeerwinden geöffnet; die lombardische Tiefebene hat ausserdem infolge des ziemlich schroffen Abfalles der Alpen im Süden und der daraus resultierenden geringen Meereshöhe einen unermesslichen Vorzug gegenüber dem allmählich gegen die Nordsee sich abdachenden Norden mit seinem rauhen Hochlandsklima. Das transalpine Verkehrsgebiet des Simplon hat durchaus subtropische Natur mit einem milden warmen Klima, mit einem im allgemeinen guten und fruchtbaren Boden, und daher mit einer üppigen, äusserst vielseitigen und bilderreichen Vegetation, es ist ja

„Das Land, wo die Zitronen blühen,
Im dunkeln Laub die Goldorangen glühen,
Ein sanfter Wind vom blauen Himmel weht,
Die Myrte still und hoch der Lorbeer steht.“

Dort finden wir die Kultur der Seide, des Ölbaumes, des üppigen, laubenbildenden Weinstocks, des Reises, des Maises, der verschiedenartigsten Südfrüchte, als Orangen, Zitronen, Feigen, Mandeln, Kastanien, Nüsse aller Art, wir finden die Kultur der Handelsgewächse, der Gemüse und Blumen, wir finden eine grosse Geflügelhaltung und eine bedeutende Eierproduktion ¹⁾.

Im isalpinen Verkehrsgebiet finden wir sehr gemässigt, ja sogar schon kälteres Klima. Hier sind alle jene Produkte zum Teil gar nicht vorhanden, zum Teil nur in unzureichender Masse, während andererseits mit stets zunehmender Kultur der Bedarf gerade an diesen Produkten von Jahr zu Jahr steigt.

Die naturgemässe Folge dieser Dinge muss sein ein lebhafter Strom von Agrarprodukten aus dem südlichen Verkehrsgebiet nach den isalpinen Ländern. Und wenn die Arbeiter des nördlichen Simplonstollens schon vor erfolgtem Durchschlag des Tunnels scherzten: „Ça sent déjà la polenta!“ „Ça sent déjà le macaroni!“ so verbirgt sich hinter dieser Pläsanterie ein Körnchen von Wahrheit.

Die durchaus verschieden geartete Landwirtschaft der beiderseitigen Gebiete wird zu einer unversiegbaren und unzerstörbaren reichen Einnahmequelle für die Simplonbahn.

Neben diesen Agrarprodukten werden noch spezielle Naturprodukte wie Marmor, Schwefel, Korallen etc. ihren Weg vom Süden nach dem Norden durch den Simplon nehmen. Indem der Simplon den einen Abhang der Alpen mit dem andern, den oberitalienischen Markt mit dem französisch-schweizerischen verbindet, wird er dem einen wie dem andern wichtige Absatzgebiete eröffnen, welche die andern Alpenbahnen zu liefern unfähig sind.

Der neue Schienenweg wird eine Hauptstrasse sein, auf der die Schweiz ihren maritimen Import und Export vollziehen wird.

Aber auch England ist mit seinem gesamten Landhandel mit Italien und dem Orient aufs stärkste an der Simplonbahn interessiert. Der Simplon wird den Engländern den kürzesten und vor allem schnellsten Weg für ihre Beziehungen mit dem Orient und mit Indien bieten. Und es kann die Wahl der Simplonbahn für diesen Überseeverkehr nur noch eine Frage der Zeit sein; denn der Mont Cenis und der Gotthard mit ihren schwierigen Zufahrtslinien können weder einen schnellen noch vollkommen sichern Betrieb garantieren, und ein Verkehr wie die indische Überlandspost flieht einen solchen Weg, wenn sich an seiner Seite ein anderer mit bessern Bedingungen ihm bietet.

Indes ist nicht zu leugnen, dass dieser Verkehr keinen Massentransport hervorrufen wird, da die Bedingungen für einen solchen in der Verkehrszone des Simplon vorläufig noch nicht vorhanden sind ¹⁾. Die Gotthardbahn ist die grosse Verkehrsarterie, welche dem transalpinen Gebiet die Produktionselemente der Natur, die für jede industrielle Regung unentbehrlichen Roh- und Hilfsstoffe, nämlich Kohle und Eisen, bringt, an denen diese vollständig Mangel leiden.

In dem Gesamtverkehr der Gotthardbahn vom Jahre 1905 von 1,248,463 t. finden wir 115,779 t. Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts, Koks und 202,972 t. Waren aus der Metallindustrie. Erst wenn die Simplonbahn nach Vollendung der Lötchbergbahn für den Güterverkehr von und nach Basel mit der Gotthardbahn konkurrieren kann, wird sie an diesem Verkehr partizipieren.

Doch um so grösser wird der Personenverkehr auf der Simplonbahn sein. Die Simplonbahn wird eine internationale Bahn im wahrsten Sinne des Wortes sein. In der Tat ein Blick auf die Karte zeigt, dass sie der gegebene Weg von Paris nach Brindisi ist, und dass sie eine äusserst wichtige Rolle auf dem Festlande spielen wird. Sie verbindet nicht nur die Schweiz mit Italien, sondern auch das gesamte nördliche Frankreich, England und Amerika mit Italien, Indien und dem gesamten Orient, und kann deshalb auf den weitaus grössten Teil des Personenverkehrs zwischen diesen Ländern rechnen; denn wie angenehm auch immer eine Reise per Schiff sein mag, eine grosse Zahl der Reisenden zieht dennoch den Landweg dem Seeweg vor. Zu den persönlichen Eindrücken, welche allerdings undiskutierbar sind, gesellen sich noch die sehr positiven Vorteile einer grösseren Schnelligkeit, welche eine Ersparnis an Zeit und an Geld mit sich bringt. Der Simplon bildet eines der grossen Durchgangstore vom Norden nach dem Süden Europas; da er zwei Gebiete mit vollständig verschieden gearteten ökonomischen Verhältnissen verbindet, so wird er auf einen regen Verkehr von kommerziellen Reisenden rechnen können.

Zu den Vorzügen, welche diese Bahn den geschäftlichen und unternehmenden Reisenden bietet, und die ihr eine eminente kommerzielle Bedeutung verleihen, kommt dann noch die Anziehungskraft der durch sie verbundenen Länder und Landschaften.

Die Simplonroute, welche den Genfersee mit dem Langensee verbindet, ist in einer der schönsten Regionen von ganz Europa gelegen, und auf ihrer ganzen Länge führt sie durch Gegenden, die sich durch eine grosse und erhabene Natur auszeichnen, deren Anblick

¹⁾ S. Rüegg. Die Wirkungen der St. Gotthardbahn, p. 16.

¹⁾ Vergl. S. 250.

gestatten, ihn mit ziemlicher Genauigkeit aus dem Gesamtverkehr auszuschneiden. Aus der „Statistica della emigrazione italiana per l'estero negli anni 1902 e 1903“, auf Grund deren wir unsere Festsetzungen aufbauen, sehen wir, dass die gesamte Auswanderung aus Italien im Jahre 1903 = 507,976 Personen betrug, von denen 277,135 temporär und 230,841 dauernd auswanderten. Wie aus der Tabelle IV hervorgeht, schätzen wir die Zahl derer, die ihren Weg durch den Gotthard nahmen, im Durchschnitt der Jahre 1902 und 1903 auf rund 100,000 Personen; der gesamte Personentransport der Gotthardbahn auf die ganze Länge bezogen, betrug im Jahre 1903 = 523,377 Personen, die italienischen Auswanderer bilden also etwa $\frac{1}{5}$ des gesamten Personenverkehrs der Gotthardbahn¹⁾.

Tabelle IV.

Auswanderung von Italien nach Deutschland, Frankreich, Holland und Belgien, Schweiz und Grossbritannien via Gotthard.

Von	Nach	im Durchschnitt von 1902/03	Davon auf den Gotthard	Summe aus jeder Provinz	Davon sind temporär *)		Gesamtzahl der Fahrten
					%	Effektiv	
Piemont-	Deutschland	1,236	1,000	7,730	62.65	4,742	12,472
"	Frankreich .	14,850	1,500				
"	Holl. u. Belg.	61	30				
"	Schweiz . .	8,550	5,000				
"	Grossbritan.	453	200				
Liguria-	Deutschland	43	20	120	15.04	18	138
"	Frankreich .	475	50				
"	Schweiz . .	134	50				
"	Holl. u. Belg.	8	—				
"	Grossbritan.	27	—				
Lombardia-	Deutschland	4,327	3,000	18,200	79.00	14,378	32,578
"	Frankreich .	6,148	3,000				
"	Schweiz . .	18,026	12,000				
"	Holl. u. Belg.	108	50				
"	Grossbritan.	249	150				
Veneto-	Deutschland	35,783	5,000	11,190	95.35	10,669	21,859
"	Frankreich .	2,931	1,000				
"	Schweiz . .	8,663	5,000				
"	Holl. u. Belg.	261	150				
"	Grossbritan.	81	40				
Emilia-	Deutschland	4,729	3,000	8,915	81.34	7,251	16,166
"	Frankreich .	5,932	1,500				
"	Schweiz . .	6,321	4,000				
"	Holl. u. Belg.	22	15				
"	Grossbritan.	636	400				

*) Bei den temporär Auswandernden ist Hin- und Rückfahrt gerechnet.

¹⁾ Vergl. S. 212.

Von	Nach	Im Durchschnitt von 1902/03	Davon auf den Gotthard	Summe aus jeder Provinz	Davon sind temporär		Gesamtzahl der Fahrten
					%	Effektiv	
Toscana-	Deutschland	2,060	2,000	5,240	73.42	3,847	9,087
"	Frankreich .	11,623	1,000				
"	Schweiz . .	2,148	2,000				
"	Holl. u. Belg.	87	40				
"	Grossbritan.	471	200				
Marche-	Deutschland	1,548	1,000	2,220	40.80	905	3,125
"	Frankreich .	1,758	200				
"	Schweiz . .	1,209	1,000				
"	Holl. u. Belg.	35	20				
"	Grossbritan.	10	—				
Perugia-	Deutschland	1,005	800	1,500	74.14	1,112	2,612
Umbria-	Frankreich .	1,836	200				
"	Schweiz . .	548	500				
"	Holl. u. Belg.	1	—				
"	Grossbritan.	3	—				
Roma-	Deutschland	89	70	290	70.41	204	494
Lazia-	Frankreich .	305	40				
"	Schweiz . .	176	140				
"	Holl. u. Belg.	8	—				
"	Grossbritan.	72	40				
Abruzzi-	Deutschland	1,418	1,200	2,410	13.84	333	2,743
Molise-	Frankreich .	961	100				
"	Schweiz . .	1,159	1,000				
"	Holl. u. Belg.	54	30				
"	Grossbritan.	158	80				
Campagnia-	Deutschland	253	200	1,330	32.92	437	1,767
"	Frankreich .	5,142	500				
"	Schweiz . .	138	100				
"	Holl. u. Belg.	61	30				
"	Grossbritan.	1,040	500				
Puglie-	Deutschland	110	100	270	22.80	61	331
Potenza-	Frankreich .	555	50				
Basilicata-	Schweiz . .	124	100				
"	Holl. u. Belg.	13	—				
"	Grossbritan.	37	20				
Calabrien-	Deutschland	30	20	460	2.58	11	471
"	Frankreich .	338	30				
"	Schweiz . .	514	400				
"	Holl. u. Belg.	2	—				
"	Grossbritan.	25	10				
Sizilien-	Deutschland	101	80	330	47.23	155	485
"	Frankreich .	988	50				
"	Schweiz . .	261	150				
"	Holl. u. Belg.	10	—				
"	Grossbritan.	540	50				
		168,768	60,105	60,105		44,123	104,228

Wie aus der Tabelle V hervorgeht, beträgt die Anzahl der Personen, welche im Jahre 1904 bei einfacher Fahrt die I. Klasse benutzten, bei den Bundesbahnen 117,379 = 0.21 % des gesamten Personentransportes, während die respektiven Zahlen für die Gotthardbahn (siehe Tabelle VI) 65,419 und 2.1 % betragen. Die Einnahmen daraus stellten sich für die Bundesbahnen auf Fr. 1,314,962 oder 2.89 % der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr und für die Gotthardbahn auf Fr. 1,168,539 oder 12.55 % der Gesamteinnahmen (im Jahre 1903 waren es sogar 13.66 %).

Wenn wir ferner in Erwägung ziehen, dass der Gesamtverkehr der I. Klasse bei den Bundesbahnen 0.93 % des Gesamtpersonenverkehrs und die Einnahmen daraus 6.54 % der Gesamteinnahmen und dass der der

Tabelle V.

Frequenz und Einnahmen der Bundesbahnen nach Rechnungsrubriken, 1904.

Einnahmen aus dem Personentransport	Klasse	Transportquantitäten		Transporteinnahmen	
		Personen	%	Fr.	%
Einfache Fahrt	I	117,379	0.21	1,314,963	2.96
	II	611,135	1.12	3,623,367	7.94
	III	4,529,377	8.35	7,075,921	15.55
Hin- und Rückfahrt	I	79,936	0.14	490,469	1.06
	II	1,805,532	3.32	3,747,174	10.18
	III	25,465,090	46.87	16,768,340	36.00
Interne Abonnemente	I	2,360	0.01	807	—
	II	589,608	1.07	123,200	0.23
	III	12,724,918	23.43	1,005,383	2.27
Generalabonnemente	I	122,787	0.22	185,691	0.40
	II	1,998,992	3.62	2,547,204	5.62
	III	1,793,401	3.36	1,728,223	3.80
Vergnügungs- und Rundreisebillette	I	8,157	0.01	141,989	0.31
	II	41,309	0.08	478,757	1.05
	III	118,691	0.22	515,997	1.14
Gesellschafts- und Schülerbillette	I	1,318	—	12,525	0.03
	II	23,207	0.04	82,856	0.15
	III	609,664	1.13	1,090,262	2.43
Schweiz. kombinierte Rundreisebillette	I	11,070	0.02	42,404	0.09
	II	107,765	0.20	279,023	0.60
	III	310,435	0.57	515,708	1.15
Kombinierte Billette der V. D. E. V. ¹⁾	I	78,957	0.14	425,492	0.93
	II	345,246	0.64	1,262,721	2.79
	III	206,342	1.38	508,780	1.12
Intern. Rundreisebill. Th. Cook & Sons	I	71,956	0.13	323,278	0.71
	II	111,670	0.21	352,106	0.78

¹⁾ Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Einnahmen aus dem Personentransport	Klasse	Transportquantitäten		Transporteinnahmen	
		Personen	%	Fr.	%
Intern. Rundreisebill. Charles Stangen	I	6,124	0.01	24,015	0.05
	II	9,814	0.02	49,368	0.11
	III	5	—	2	—
Intern. Rundreisebill. Göteborgs Reisebureau	I	62	—	404	—
	II	121	—	542	—
Agence de Paris	I	1,230	—	3,614	0.01
	II	1,727	—	3,972	0.01
Agence de Londres	I	650	—	2,629	0.01
	II	4,277	0.01	9,739	0.02
	III	6	—	5	—
Beamtenbillette	I	1,066	—	4,452	0.02
	II	106,628	0.19	56,493	0.12
	III	875,324	1.62	235,332	0.51
Beamtenabonnemente	II	68,100	0.12	2,181	0.01
	III	1,139,614	2.10	16,776	0.03
Auswanderungsbillette	III	28,520	0.05	57,495	0.13
Arbeiterbillette	III	19,460	0.04	14,782	0.03
Militärtransporte	III	112,020	0.21	222,209	0.49
Polizeitransporte	III	77,289	0.14	74,679	0.16
		13,296,776	100.00	45,427,823	100.00

II. Klasse 10.72 % mit 27.78 % der Gesamteinnahmen beträgt, während wir bei der Gotthardbahn die I. Klasse mit 5.22 % und 22.52 % und die II. Klasse mit 20.97 % und mit 35.44 % vertreten finden, so sehen wir sogleich, dass wir es hier mit einem besonders gearteten — dem spezifisch schweizerischen Verkehr fremdartigen — Verkehr zu tun haben.

Da der durchwegs demokratische Charakter des Schweizer Volkes auch in dem Personenverkehr seinen praktischen Ausdruck findet, was man besonders deutlich erkennt, wenn man sogar höhere schweizerische Beamte in einem Abteil III. Klasse findet, also der niedrigsten Klasse, die selbst einem Arbeiter zur Verfügung steht, so ersieht man daraus, dass der Verkehr der Gotthardbahn mit einfachem Billet I. Klasse zum grössten Teil Fremdenverkehr ist.

In der Tat glauben wir nicht fehlzugehen, wenn wir von diesen 65,416 Personen, oder besser gesagt Personenfahrten ¹⁾, die die Gotthardbahn im Jahre 1904 als mit einfachem Billet I. Klasse aufführt, nur 10 % oder etwa 6400 als internen Verkehr und rund 59,000 als externen Verkehr ansehen.

¹⁾ Wir werden fernerhin den Ausdruck „Personen“ für „Personenfahrten“ gebrauchen.

Tabelle VI.
Frequenz und Einnahmen der Gotthardbahn
nach Rechnungsrubriken. 1904.

Einnahmen aus dem Personenverkehr		Transport- quantitäten		Transport- einnahmen	
		Personen	%	Fr.	%
Einfache Fahrt	Klasse I	65,416	2.10	1,168,539	12.55
	II	135,674	4.37	1,300,794	13.97
	III	417,201	13.43	1,216,540	13.07
Hin- und Rückfahrt	I	17,578	0.57	260,296	2.80
	II	129,042	4.15	556,988	5.98
	III	1,112,792	35.82	865,318	9.29
Interne Abonnemente	II	9,300	0.30	4,322	0.05
	III	160,086	5.15	24,557	0.26
Generalabonnemente	I	10,128	0.33	89,512	0.96
	II	170,148	5.48	510,109	5.48
	III	153,230	4.93	228,534	2.45
Gesellschafts-, Schul-, Lust- u. Rundfahrten	I	68,408	2.20	577,364	6.20
	II	188,868	6.03	916,969	9.85
	III	273,608	8.81	1,469,353	15.78
Beamtenbillette	I	536	0.02	1,325	0.01
	II	17,933	0.58	9,762	0.11
	III	134,166	4.32	29,982	0.32
Militärtransporte	III	16,475	0.53	36,054	0.39
Marktbillette	II	414	0.01	537	0.01
	III	11,498	0.37	3,255	0.00
Billette für hilfsbe- dürftige Ausländer	III	1,203	0.04	7,871	0.08
Polizeitranporte	III	12,784	0.41	27,934	0.30
		3,106,488	100.00	9,310,915	100.00

Wir glauben, diesen Gotthardverkehr nun folgendermassen zerlegen zu können:

6,400 Personen interner Verkehr, à Fr. 6	Fr.	38,400
4,000 Personen aus Italien und der Schweiz ins Gebiet der Gotthardbahn, à Fr. 12	„	48,000
20,000 Personen als Transit mit direktem Billet, à Fr. 28.70	„	574,000
35,000 Personen als Transit mit zwei Teilbilletten, à Fr. 14.50	„	507,500
65,400 Personen	Fr.	1,167,900

Wir nahmen an, dass der Transitverkehr im wesentlichen die Strecke von Luzern bis zur italienischen Grenze passiert. Eine Reise von Luzern nach Chiasso I. Klasse kostet Fr. 29.50 und von Luzern bis Pino Fr. 26.25. Wenn wir nun $\frac{2}{3}$ des Verkehrs für Chiasso und $\frac{1}{3}$ für Pino berechnen, so kostet eine Reise im

Durchschnitt Fr. 28.68 oder rund Fr. 28.70 und eine Reise mit zwei Teilbilletten kann man dann mit Fr. 29 oder das Billet mit Fr. 14.50 ansetzen.

Den direkten Transit haben wir auf 20,000 Personen und den Transit mit zwei Teilbilletten auf 17,500 Personen oder 35,000 Personenfahrten angesetzt. Dass ein grosser Teil der transitierenden Reisenden mit zwei oder vielleicht mit noch mehr Teilbilletten die Strecke durchfährt, ersieht man auch aus dem Umstande, dass 1904 in Bellinzona 196,746 Personen und in Lugano 146,966 Personen mit dort gelösten Billetten die Bahn bestiegen. Wenngleich auch diese Plätze einen grossen Lokalverkehr haben, so sind doch in diesen Zahlen gewiss viele Transitreisende enthalten.

Und diese Tatsache erklärt sich ganz natürlicherweise aus dem Umstand, dass sich die grosse Mehrzahl dieser Gotthardreisenden aus Personen zusammensetzt, die zu ihrem Vergnügen oder um ihrer Gesundheit willen reisen, und die sich die Möglichkeit wahren wollen, gegebenenfalls ihren Reiseplan nach ihrem Gutbefinden zu ändern.

Wenn wir von den 37,500 Personen des Transitverkehrs 4000 als aus Italien und 3500 als aus der Schweiz stammend annehmen, so bleibt uns noch ein Verkehr von internationalen Reisenden von 30,000 Personen. Da diese 30,000 Personen des Gotthardtransites auf ihrem Wege von und nach der Gotthardbahn auch die Bundesbahnen benutzen, so müssen wir sie von dem Verkehr der Bundesbahnen mit einfachem Billet I. Klasse von 117,379 subtrahieren, um den diesen eigentümlichen Verkehr zu erhalten, der dann noch rund 87,000 Personen beträgt.

Diese 87,000 Personen machen von dem Gesamtverkehr der Bundesbahnen von 54,338,339 im Jahre 1904 etwa 1.6 ‰ aus, während die von uns für den internen Verkehr der Gotthardbahn angenommenen 6400 von dem Gesamtverkehr der Gotthardbahn von 3,106,488 noch 2.1 ‰ betragen.

Aber noch eine andere Tatsache bestärkt uns in unserer Annahme. Aus der Tabelle VIII ersehen wir, dass beim Gotthardverkehr die Monate März und April ein starkes Überwiegen des Prozentsatzes der Einnahmen über den der Verkehrsquanten aufweisen, während bei den Bundesbahnen sich ein solches für die Monate Juli und August zeigt (siehe die Tabelle VII). Es beweist uns dies deutlich, dass sich im März und April der grosse Strom der vornehmen europäischen Reisewelt vom Norden nach dem Süden bewegt, um den Frühling in den südlichen Breiten zu empfangen und ihn dann nach dem Norden zu begleiten.

Auch die Fahrten mit einfachem Billet II. Klasse ergeben bei den beiden Transportanstalten ganz ver-

Tabelle VII.

Frequenz und Einnahmen der Bundesbahnen nach Monaten. 1904.

Monate	Personen	%	Einnahmen	%
			Fr.	
Januar . .	3,877,823	7.13	2,617,857. 92	5.76
Februar . .	3,476,278	6.39	2,392,836. 70	5.27
März . . .	3,837,635	7.05	2,972,047. 99	6.54
April . . .	4,520,049	8.68	3,524,876. 76	7.76
Mai	5,230,682	9.62	4,086,550. 60	9.00
Juni	4,434,053	8.15	3,987,787. 31	8.78
Juli	5,604,465	10.30	6,109,465. 21	13.45
August . . .	5,594,918	10.28	6,019,935. 70	13.25
September .	4,907,368	9.02	4,662,403. 18	10.26
Oktober . .	4,759,549	8.76	3,716,364. 50	8.18
November . .	4,114,860	7.47	2,712,128. 06	5.97
Dezember . .	3,980,659	7.15	2,625,569. 09	5.78

schiedene Resultate. Die Anzahl dieser Personenfahrten auf den Bundesbahnen betrug 1904 = 611,135 oder 1.12% des Gesamtverkehrs und die Einnahmen daraus Fr. 3,623,367 oder 7.94% der Gesamteinnahmen, wohingegen die bezüglichen Zahlen bei der Gotthardbahn 135,694 Personen oder 4.37% und Fr. 1,300,794 oder 13.97% sind.

Wir haben diesen Verkehr der Gotthardbahn folgendermassen zerlegen zu können geglaubt:

27,500 Personen Transit mit direktem Billet à Fr. 20. 10 ¹⁾ = . . .	Fr. 552,750
45,000 Personen Transit mit zwei Teilbilletten à Fr. 10. 10 = . . . „	454,500
30,000 Personen Verkehr von Italien und der Schweiz in das Gebiet der Gotthardbahn à Fr. 6 = . . . „	180,000
33,174 Personen interner Verkehr à Fr. 3. 50 = „	116,109
<hr/>	
135,674 Personen	Fr. 1,303,359

Wir haben als internen Verkehr 33,174 Personen gerechnet, das ist vom Gesamtverkehr 1.07%. Rechnen wir von den 50,000 Personen im Transit (27,500 + $\frac{45,000}{2}$ = 50,000) der Gotthardbahn 40,000 als internationale Reisende und subtrahieren wir diese gemäss unserem Vorgehen auf Seite 208 von dem gleichartigen Verkehr der Bundesbahnen von 611,135, so erhalten wir in runden Zahlen 570,000. Diese 570,000 bilden dann von dem Gesamtverkehr der Bundesbahnen etwa

¹⁾ Vergl. S. 208.

Tabelle VIII.

Frequenz und Einnahmen der Gotthardbahn nach Monaten. 1904.

Monate	Personen	%	Einnahmen	%
			Fr.	
Januar . .	185,966	5.99	466,666	5.01
Februar . .	194,996	6.28	638,883	6.86
März . . .	250,272	8.07	1,003,880	10.75
April . . .	269,453	8.68	1,096,378	11.78
Mai	269,522	8.69	796,606	8.56
Juni	251,839	8.10	644,080	6.91
Juli	330,986	10.61	886,756	9.53
August . . .	364,193	11.70	942,566	10.12
September .	307,760	9.91	839,251	9.02
Oktober . .	271,286	8.77	784,308	8.42
November . .	217,744	7.01	658,497	7.08
Dezember . .	192,471	6.19	553,045	5.96

1.07%, was genau unserer Annahme für den internen Verkehr auf der Gotthardbahn entspricht.

Der Verkehr der III. Klasse mit einfachem Billet betrug bei den Bundesbahnen 4,529,377 oder 8.35% des Gesamtverkehrs mit Fr. 7,075,921 Einnahmen, gleich 13.55% der Gesamteinnahmen. Die diesbezüglichen Zahlen für den Gotthardverkehr sind 417,201 Personen gleich 13.43% und Fr. 1,216,540 gleich 13.07%.

Wir haben diesen Verkehr folgendermassen zerlegt:

30,000 Personen Transit mit direktem Billet à Fr. 14. 38 = . . .	Fr. 431,400
40,000 Personen Transit mit zwei Teilbilletten à Fr. 7. 20 = . . . „	288,000
30,000 Personen im Verkehr der Schweiz und Italien mit dem Gotthardgebiet à Fr. 3 = „	90,000
317,000 Personen interner Verkehr à Fr. 1. 30 = „	412,100
<hr/>	
417,000 Personen	Fr. 1,221,500

Dass in diesem Verkehr der 417,201 Personen ein grosser Prozentsatz Transitreisender enthalten ist, ersieht man sogleich aus dem Umstande, dass ein Billet dieses Verkehrs im Durchschnitt bei den Bundesbahnen Fr. 1. 55 kostete, während es auf der Gotthardbahn Fr. 2. 90 ergab.

Der Verkehr mit Rückfahrkarten betrug auf der Gotthardbahn im Jahre 1904:

I. Klasse 17,578 Personen mit einer Einnahme von Fr. 260,296
II. „ 129,042 „ „ „ „ „ „ 556,988
III. „ 1,112,792 „ „ „ „ „ „ 865,318

Wir nehmen hiervon für den Transitverkehr:

I. Klasse	7,000 Personen	à Fr. 22.35	= Fr. 156,450
II. „	10,000 „	„ „ 15.60	= „ 156,000
III. „	40,000 „	„ „ 9.75	= „ 390,000

Der Verkehr der Gotthardbahn mit Billetten für Gesellschafts-, Schul-, Lust- und Rundfahrten betrug 1904:

I. Klasse	68,408 Personen	mit einer Einnahme von Fr. 577,364
II. „	188,868 „	„ „ „ „ „ 916,969
III. „	273,608 „	„ „ „ „ „ 1,469,353

Wir schätzen den Transitverkehr wie folgt:

I. Klasse	15,000 Personen	à Fr. 26.50	= Fr. 397,500
II. „	45,000 „	„ „ „ 11.—	= „ 495,000
III. „	100,000 „	„ „ „ 8.—	= „ 800,000

Aus dem Umstande, dass ein Billet der III. Klasse der Gesellschafts-, Schul-, Lust- und Rundfahrten im Durchschnitt etwa Fr. 5.40 kostet, während sich für ein Billet der II. Klasse der Preis nur auf etwa Fr. 4.90 stellt, erkennen wir schon, dass die III. Klasse einen relativ grossen Transitverkehr haben muss, und dies ergibt sich naturgemäss aus der Tatsache, dass, wie wir in unserer Tabelle I nachwiesen, der jährliche Gotthardverkehr der italienischen Wanderarbeiter etwa 100,000 Personen beträgt, die zum grossen Teil mit Gesellschaftsbilletten fahren; es werden für diesen Verkehr alljährlich eine Reihe von Extrazügen eingelegt.

Wie aus dem Offiziellen schweiz. Kursbuch, 1906, Nr. 1003, hervorgeht, werden für die I. Wagenklasse nur Billette zu gewöhnlichen Preisen für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten ausgegeben. Wir haben deshalb den Preis per Billet auf Fr. 26.50 angesetzt. Die Taxen für die II. Klasse und III. Klasse sind auf Grund der Tarife desselben Kursbuches Nr. 1004 angesetzt. Wir haben dabei angenommen, dass der Verkehr der II. Klasse durchwegs sich in Gruppen von 16—60 Personen vollzieht, dafür aber verschiedentlich Rückfahrkarten benutzt, während wir gemäss unserer obigen Ausführungen für den Verkehr der III. Klasse auch Gruppen von mehr als 60 Personen mit in Rechnung zogen, wohingegen hierbei dann selbstverständlich die Verwendung von Rückfahrkarten zurücktritt.

Der Verkehr mit Generalabonnements betrug auf der Gotthardbahn 1904:

I. Klasse	10,128 Personen ¹⁾
II. „	170,148 „
III. „	153,230 „

¹⁾ Die Einnahmen aus den Generalabonnements werden nach dem Verhältnis der Gesamteinnahmen der Bahnen unter sich verteilt.

Diese Zahlen sind nur Rechnungsausdrücke. Da jeder Reisende im Durchschnitt im Jahre 1904 = 48.35 km. durchfahren hat, so hat man rückwärts aus den Einnahmen die Anzahl der Personen festgestellt. Die Strecke von Luzern nach Chiasso beträgt rund 225 km., das ist ungefähr das 4.6fache der Strecke, die jeder Reisende im Durchschnitt befahren hat. Beziehen wir nun die Anzahl der Personen mit Generalabonnements auf die ganze Strecke, so erhalten wir für die

I. Klasse	10,128 : 4.6	= 2,202 Personen
II. „	170,148 : 4.6	= 36,989 „
III. „	153,230 : 4.6	= 33,311 „

Davon rechnen wir je $\frac{4}{5}$ als Transitverkehr, so erhalten wir in runden Zahlen:

I. Klasse	2,202 · $\frac{4}{5}$	= 1,760 Personen
II. „	36,989 · $\frac{4}{5}$	= 29,600 „
III. „	33,311 · $\frac{4}{5}$	= 26,640 „

Rekapitulieren wir, so erhalten wir als Gesamttransit der Gotthardbahn für das Jahr 1904, wenn wir die Anzahl mit zwei Teilbilletten durch 2 dividieren:

Einfache Fahrt	I. Klasse	20,000 Transit mit direktem Billet	= 20,000 Personen
„ „	I. „	35,000 „ „ 2 Teilbilletten	= 17,500 „
„ „	II. „	27,500 „ „ direktem Billet	= 27,500 „
„ „	II. „	45,000 „ „ 2 Teilbilletten	= 22,500 „
„ „	III. „	30,000 „ „ direktem Billet	= 30,000 „
„ „	III. „	40,000 „ „ 2 Teilbilletten	= 20,000 „
Hin- u. Rückfahrt	I. „	7,000 „ „ direktem Billet	= 7,000 „
„ „	II. „	10,000 „ „ „ „	= 10,000 „
„ „	III. „	40,000 „ „ „ „	= 40,000 „
Gesellschafts- Schul-, Lust- u. Rundfahrten	I. „	15,000 „ „ „ „	= 15,000 „
	II. „	45,000 „ „ „ „	= 45,000 „
	III. „	100,000 „ „ „ „	= 100,000 „
General- abonnements	I. „	1,760 „ „ „ „	= 1,760 „
	II. „	29,600 „ „ „ „	= 29,600 „
	III. „	26,640 „ „ „ „	= 26,640 „

402,500 Personen

Rechnen wir rund 400,000 Personen.

Ein weiteres Kriterium für die Beurteilung des Fremdenverkehrs auf der Gotthardbahn gibt uns der Vergleich der Anzahl der internen Abonnements, die bei den Bundesbahnen im Jahre 1904 — 24.47% des Gesamtverkehrs mit 2.49% der Gesamteinnahmen betragen, während sie bei der Gotthardbahn nur 5.45% des Verkehrs und 0.31% der Einnahmen ausmachen.

In der Transitstatistik der Gotthardbahn finden wir einen Transitverkehr von der Schweiz nach Italien von 42,624 Personen. Da der übrige Transitverkehr nicht nach Ländern ausgeschieden ist, so müssen wir diesen aus den statistischen Angaben der Bundesbahnen ergänzen.

Wir geben hier die diesbezüglichen Zahlen wieder.

Transitverkehr:

Italien-Frankreich . . .	via Gotthard	3,188	Personen
Frankreich-Italien . . .	„ „	9,627	„
Italien-England . . .	„ „	2,024	„
England-Italien . . .	„ „	5,471	„
Deutschland-P.-L.-M. . .	„ „	53	„
Italien-Belgien . . .	„ „	748	„
Belgien-Italien . . .	„ „	1,518	„
Italien-Holland . . .	„ „	802	„
Holland-Italien . . .	„ „	326	„
Italien-Deutschland . . .	„ „	3,405	„
Deutschland-Italien . . .	„ „	10,283	„

¹⁾ 37,445 Personen

Rechnen wir dazu den Transit von der Schweiz nach Italien mit 42,624, so erhalten wir einen Gesamttransit der Gotthardbahn von 80,069 Personen. Wir sehen jedoch auf den ersten Blick, dass uns diese zahlenmässigen Angaben kein Bild geben können über die Grösse des Gotthardpersonentransites; denn es sind in ihnen nur diejenigen Reisenden inbegriffen, welche von Stationen französischer, englischer, belgischer, holländischer und deutscher Bahnen kommend, mit direktem Billet durch den Gotthard nach Italien und umgekehrt reisen, wir erfahren aber aus diesen Zahlen keineswegs, wieviel Deutsche, Engländer, Franzosen etc. überhaupt im Laufe des Jahres durch den Gotthard gehen. Ausser diesem Transitverkehr hatte die Gotthardbahn noch folgenden Verkehr mit andern Transportanstalten:

	Von der Gotthardbahn	Nach der Gotthardbahn	Total
Schweizerische Bundesbahnen	143,733	173,659	317,392
Italienische Bahnen	38,824	47,776	86,600
Deutsche Bahnen	1,785	5,183	6,968
Französische Bahnen	1,716	1,686	3,402
Belgische und Niederländische Bahnen	220	1,099	1,319
Englische Bahnen	446	5,016	5,462
Coupons für kombinierte Rundreisebillette	511	289,294	289,805

Von dem Verkehr mit den übrigen nichtschweizerischen Transportanstalten von 103,751 Personen können wir wohl mit ziemlicher Sicherheit 100,000 als Transitverkehr ansehen.

Es nehmen diese Personen zunächst ein Billet bis zu einer Station der Gotthardbahn, um von dort nach längerem oder kürzerem Aufenthalt die Reise über

¹⁾ In dem Geschäftsbericht der Gotthardbahn finden wir für das Jahr 1904: Transitverkehr nach Deutschland und weiter von und nach Italien 38,451 Personen.

den Gotthard fortzusetzen. Aber auch in der Zahl der Personen, die als von schweizerischen und italienischen Bahnen kommend in die Statistik eingetragen sind, finden sich noch viele Engländer, Franzosen etc., welche bei einer geplanten Reise nach Italien zunächst nur ein Billet nach der Schweiz nehmen und dann vielleicht noch mit zwei Teilbilletten über den Gotthard gehen¹⁾. Nur so können wir uns die kleine Zahl der Transitreisenden und die grosse Zahl der Personen im Verkehr der Gotthardbahn mit den schweizerischen und italienischen Bahnen erklären, und auch nur so finden wir den Schlüssel für die Tatsache, dass im Jahre 1904 (1905) in Luzern 113,845 (122,898), in Chiasso 183,975 (215,010) und in Bellinzona 196,746 (205,772) mit dort gelösten Billetten die Bahn bestiegen.

In dem Verkehr von Chiasso von 183,975 resp. 215,010 Personen finden wir sicherlich auch noch einen grossen Teil italienischer Auswanderer, die von den verschiedenen Richtungen kommend, sich an der Grenze sammeln, um von hier aus die Reise mit Gesellschaftsbilletten eventuell mit Extrazügen fortzusetzen.

Auch die grösste Zahl der Coupons für kombinierte Rundreisebillette und Generalabonnements können wir wohl als von Nichtschweizern gelöst ansehen.

Wenn wir ferner in dem Verkehr nach Entfernungen finden, dass 1904 (1905) 184,779 (208,850) Personen die Strecke von 221–226 km. befahren haben, (von Luzern nach Chiasso sind es 225.1 km.), so dürfte in Anbetracht all dieser Umstände die Zahl 400,000 für den Transitverkehr nicht zu hoch gegriffen sein.

Rechnen wir für den Brenner und die übrigen von Österreich nach Italien führenden Bahnen 350,000 und für den Mont Cenis und die Linie Marseille-Genua ebenfalls 350,000, so erhalten wir insgesamt 1,100,000 Personen, welche jährlich per Bahn im Transit nach Italien gehen und von dort zurückkommen.

Laut einer Zusammenstellung, welche auf Verlangen von Herrn Kommandatore Bodio, Generaldirektor der Statistik im Ministerium der Landwirtschaft, Industrie und des Handels in Rom nach offiziellen Angaben durch die Verwaltungsbeamten der Bahnen des Mittelmeer- und adriatischen Netzes gemacht und durch ersteren im Juliheft 1899 des „Giornale degli Economisti“ veröffentlicht wurde, belief sich die Zahl der in Italien während des Jahres 1897 per Eisenbahn angekommenen Reisenden auf 447,884.

Von dieser Gesamtziffer der Angekommenen machte man einen Abzug von 112,148 Personen (also über 25 %²⁾) für die Anzahl der italienischen Ausgewan-

¹⁾ Vergl. Berner Alpendurchstich, S. 15.

²⁾ In Anbetracht der von uns ermittelten Grösse des italienischen Auswanderungsverkehrs halten wir diese Zahl noch für zu tief gegriffen.

dernten, die nach der Heimat zurückkehrten, von Italienern, die von einer Vergnügungs- oder ausländischen Geschäftsreise heimkamen, und auch von solchen Personen, die zur Kategorie des Lokalverkehrs in den Grenzgebieten gehören, so dass die Zahl der eigentlichen Fremden, die nach Italien kamen, um sich hier eine gewisse Zeit aufzuhalten, auf 335,736 veranschlagt wurde oder auf rund 336,000.

Bringen wir für den Lokalverkehr 10 % in Anrechnung, so erhalten wir für den Transitverkehr der oben bezeichneten Bahnen noch 447,884 — 44,788 = 403,096 oder rund 403,000 Personen.

Mit den Rückfahrten ergibt sich demnach, beide Richtungen zusammengenommen, ein Verkehr von 806,000 Personen.

Nach 9 Jahren, in denen sich der Gotthardverkehr, auf die ganze Strecke bezogen, von 353,339 im Jahre 1897 auf 602,409 im Jahre 1905 entwickelt hat, und wo eine augenscheinliche Entwicklungstendenz in allen internationalen Beziehungen zu Tage tritt, ist die Ziffer 806,000 sicherlich längst überschritten und kann wohl ohne alle Übertreibung auf 1,100,000 erhöht werden gemäss unserer früheren Annahme.

Die Experten in dem von uns schon zitierten „Rapport de la direction . . .“¹⁾ schätzten den Transitverkehr der Gotthardbahn vom Jahre 1893 auf $\frac{1}{3}$ des Gesamtverkehrs. Der Verkehr auf die ganze Länge bezogen betrug nun im Jahre 1893 259,300 Personen, wovon sie 80,000 als Transitverkehr in Anrechnung brachten.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, dass die längste Strecke auf der Gotthardbahn für den Transitverkehr nämlich die Strecke von Luzern nach Chiasso nur 226 km. beträgt, während die Strecke Luzern-Pino nur 195 km., Luzern-Locarno 191, Zug-Chiasso 214, Zug-Pino 183, Zug-Locarno 179, Immensee-Chiasso 206, Immensee-Pino 176, Immensee-Locarno 181, Arth-Goldau-Chiasso 198, Arth-Goldau-Pino 167, Arth-Goldau-Locarno 143, Flüelen-Chiasso 174, Flüelen-Pino 144 und Flüelen-Locarno nur 139 km. beträgt. Alle diese Strecken sind für die Gotthardbahn Transitstrecken. Da sich nun der Verkehr im Süden in die drei Arme über Chiasso, Pino und Locarno teilt, im Norden aber zunächst die Schifffahrt des Vierwaldstättersees einen Teil des Verkehrs ablenkt, ein Teil in Arth-Goldau die Gotthardbahn verlässt, ein Teil nach Zug geht, und dann endlich in Immensee noch eine Teilung erfolgt, so ist klar, dass der Transitverkehr auf der Strecke Flüelen-Bellinzona, die den ganzen Transit fasst, bedeutend stärker sein muss als in den einzelnen Armen.

¹⁾ Vergl. S. 202.

Die Durchschnittslänge aller dieser Transitstrecken beträgt nun 182 km., die gesamte Betriebslänge 276 km. Wenn wir nun auch in Anbetracht, dass der Hauptteil des Transitverkehrs die Strecke Luzern-Chiasso benützt die durchschnittliche Transitlenge auf 200 km. erhöhen, so beträgt sie dennoch nur $\frac{8}{11}$ der gesamten Betriebslänge. Die Experten mussten also diese 80,000 Personen, auf die ganze Betriebslänge bezogen, zunächst auf die Transitlenge beziehen, also mit $\frac{11}{8}$ multiplizieren, was einen Transitverkehr von 110,000 Personen ergeben hätte.

Wenn wir nun schon für das Jahr 1893, auf das sich die Berechnungen der Experten gründen, die Schätzungen als zu niedrig bezeichnen müssen, so können dieselben längst nicht mehr nach 12 Jahren anwendbar sein, wo sich das Verhältnis des lokalen zum Transitverkehr auf der Gotthardbahn bedeutend zu gunsten des letzteren verschoben hat; denn die Zahl der Reisenden, auf das ganze Bahnnetz bezogen, steigerte sich bei den Bundesbahnen vom Jahre 1894 bis zum Jahre 1904 von 284,197 Personen auf 461,829 Personen, während sie bei der Gotthardbahn in derselben Zeit von 284,568 auf 549,779 stieg (im Jahre 1905 betrug sie sogar 602,409).

Dass diese Steigerung des Gotthardverkehrs in erster Linie dem Wachsen des Transitverkehrs zuzuschreiben ist, ersieht man auch aus der Tatsache, dass sich die Zahl der italienischen Auswanderer von 225,323 im Jahre 1894 auf 726,331 im Jahre 1905 steigerte, also auf das dreifache; derer, die nach Deutschland gingen, auf das vierfache und derer, die nach der Schweiz gingen, sogar auf das siebenfache.

Gemäss unserer oben angedeuteten Methode hätten wir also den lokalen Verkehr auf etwa 48 % geschätzt.

Doch woher kommen nun die 400,000 Personen, welche wir als Transitreisende für den Gotthardverkehr angenommen haben. Gemäss unserer Tabelle IV haben wir den Verkehr der italienischen Auswanderer auf der Gotthardbahn auf 100,000 Personen geschätzt. Reduzieren wir um diese den gesamten Transit, so erhalten wir noch 300,000 Personen. Da, wie wir schon wiederholt betonten, die Gotthardbahn in erster Linie eine internationale Transitbahn ist, so könnte wohl der Verkehr zwischen der Schweiz und Italien mit $\frac{1}{4}$ des Transites, also mit 75,000, annähernd getroffen sein. Die meisten internationalen Gotthardreisenden passieren auf ihrem Wege Luzern; es kann uns also vielleicht die Statistik des Fremdenverkehrs von Luzern für die Beantwortung unserer Frage einige Hinweise geben.

Wir lassen deshalb in folgender Tabelle IX die diesbezüglichen Angaben aus dem Jahresbericht der Gesellschaft für Handel und Industrie in Luzern für die Jahre 1903/1905 folgen.

Tabelle IX.

Übersicht über den Fremdenverkehr in Luzern vom 1. Mai bis 15. Oktober.

Nation	1905	1904	1903
Deutschland	54,802	53,551	50,164
Österreich-Ungarn	7,070	6,548	4,974
Grossbritannien	21,679	22,038	22,997
Vereinigte Staaten	16,518	12,667	14,694
Frankreich	15,214	14,824	14,029
Italien	5,859	5,572	4,333
Belgien und Holland	6,083	6,754	5,582
Dänemark, Schweden, Norwegen	1,742	1,489	1,078
Spanien und Portugal	947	824	707
Russland	6,269	4,028	4,520
Balkanstaaten	600	771	421
Schweiz	23,926	24,254	19,673
Asien (Indien) und Afrika	1,401	1,480	1,204
Australien	341	389	280
Verschiedene Länder	779	552	376
Total	163,320	155,741	145,032

Wir sehen aus dieser Tabelle, dass an diesem Verkehr die Deutschen weitaus am stärksten beteiligt sind; doch wäre dies vielleicht ein Trugschluss, wenn man daraus herleiten wollte, dass die Deutschen auch am Gotthardverkehr in demselben Masse beteiligt wären. Dies trifft aus verschiedenen Gründen nicht zu; denn es ist wohl naheliegend, dass viele Deutsche wohl nach Luzern gehen, es aber beim besten Willen nicht zu einer Reise nach Italien bringen, während im Gegenteil die meisten Engländer, die nach der Schweiz gehen, auch einen kleinen Abstecher nach Italien machen; der relative Unterschied einer Reise nach Italien oder der Schweiz von England aus ist eben nicht gross, während er von Deutschland aus sehr beträchtlich ist. Ausserdem finden wir, dass z. B. in Bern, das doch noch weiter von Deutschland entfernt ist als Luzern, im Jahre 1904/1905 die Deutschen im Fremdenverkehr mit 31,440 vertreten sind, wohingegen wir nur 9307 Engländer finden. In Bern betragen also die Engländer weniger als $\frac{1}{3}$ der Deutschen, während sie in Luzern mehr als $\frac{2}{5}$ ausmachen.

Da aber auch viele Engländer als Geschäftsreisende wegen ihrer regen Beziehungen mit dem Orient und viele als Vergnügensreisende schon im März und April nach Italien gehen, die sich alle nicht in Luzern aufhalten, so werden wir ohne Übertreibung die Engländer mit $\frac{3}{5}$ des deutschen Verkehrs berechnen können.

Zwar finden wir in unserer Tabelle die Amerikaner mit einem grössern Kontingent vertreten als die Franzosen; dennoch glauben wir, dass die Franzosen wegen ihrer nahen Beziehungen zu Italien am Gotthardver-

kehr stärker beteiligt sind als die Amerikaner. Wir berechnen für Frankreich $\frac{1}{2}$ des deutschen Verkehrs und für Amerika $\frac{1}{3}$. Da der Verkehr Italiens in dem jedesmaligen Verkehr mit den andern Ländern mit inbegriffen ist, so brauchen wir ihn nicht besonders herauszuheben. Wir schätzen Belgien gemäss unserer Tabelle auf $\frac{1}{3}$ des deutschen Verkehrs und den Verkehr der übrigen Nationen auf $\frac{1}{3}$.

Der Gotthardtransit setzt sich also ungefähr aus folgenden Teilen zusammen:

	Personen
Verkehr der italienischen Auswanderer	100,000
„ der Schweiz mit Italien	75,000
„ Deutschlands mit Italien	80,000
„ Englands mit Italien	48,000
„ Frankreichs mit Italien	40,000
„ Amerikas mit Italien	16,000
„ Hollands und Belgiens mit Italien	16,000
„ aller übrigen Nationen mit Italien	27,000
Total	402,000

oder rund 400,000 Personen.

Wenn gerade England so grossen Anteil am internationalen Gotthardtransit nimmt und jährlich so viele Personen durch den Gotthard schickt, so hängt dies ohne Zweifel mit seiner gesamten wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung aufs innigste zusammen.

Der Gotthard war bisher der grosse Verbindungsweg von England nach dem Orient, mit dem es infolge seines ausgedehnten Kolonialbesitzes kommerziell und politisch durch viel tausend Fäden verbunden ist.

In England finden wir aber auch grosse Reichtümer aufgehäuft, welche es gestatten, eigentliche Luxusreisen, und seien dieselben noch so kostspielig, in grosser Zahl zu unternehmen. Der englische Grossindustrielle und Grosskaufmann will wenigstens einmal im Jahr dem geräuschvollen Treiben des so anstrengenden und aufreibenden wirtschaftlichen Alltagslebens entfliehen und frei von den nimmer rastenden Sorgen und Mühen dem Bedürfnis nach Erholung und Zerstreuung durch einen kurzen Ferienaufenthalt im Gebirge oder am Meere wenigstens einigermaßen Befriedigung verschaffen.

England zeigt aber auch die grösste Konzentration der Arbeit und der Menschen. Je mehr nun in unserer modernen Volkswirtschaft Kräfte tätig sind, welche die wirtschaftenden Menschen mit Macht nach gewissen Mittelpunkten hinkonzentrieren, um so energischer machen sich andererseits die Kräfte geltend, welche dahin wirken, die Menschenmassen wenigstens vorübergehend wieder zu zerstreuen.

Wenn der Fremdenstrom nach der Schweiz ein von Jahr zu Jahr wachsender ist, wenn der Vergnügensverkehr durch den Gotthard fast die Hälfte des

gesamten internationalen Verkehrs repräsentiert, und wenn speziell England ein so grosses Kontingent für den Fremdenverkehr durch den Gotthard liefert, so haben wir es hier durchaus mit gesetzmässigen, wohlbegründeten Erscheinungen zu tun, welche gleichsam nur ein Reflex der bedeutsamen Vorgänge im wirtschaftlichen Leben der Neuzeit sind¹⁾.

Je mehr Menschen in Berlin, in Paris, in London angehäuft sind, und je mehr der einzelne Mensch hier trotz dem Getöse des rasselnden Verkehrs im Grunde genommen doch von aller Welt abgeschlossen ist, um so grösser wird aber auch das Bedürfnis des einzelnen, den Staub der Grossstadt einmal hinter sich zu lassen, aus der Strassen quetschender Enge hinaus zu eilen, um sich Herz und Sinne wieder zu laben an der reinen Luft der Schweizerberge, oder am Strande des Mitteländischen Meeres dem beruhigenden Rauschen der Wellen zu lauschen, ein Bad in seinen kühlen Fluten zu nehmen und den Blick hinauszuweifen zu lassen aufs weite, weite Meer.

Ehe wir den Einfluss untersuchen, den der Simplon auf den Personenverkehr des *Mont Cenis* ausüben wird, wollen wir uns zunächst klar werden über die Veränderungen, welche der Gotthard in diesem Verkehr des *Mont Cenis* bewirkt hat.

Die Einnahmen der P.-L.-M. aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf der 135 km. langen Strecke von Culoz nach Modane betragen in den Jahren 1881 bis 1888²⁾:

1881	Fr. 3,160,950
1882	„ 3,055,202
1883	„ 2,688,325
1884	„ 1,944,586
1885	„ 1,795,902
1886	„ 1,809,233
1887	„ 1,810,785
1888	„ 1,793,977

Vergleicht man nun die Einnahmen nach der Eröffnung der Gotthardbahn, die im Jahre 1882 am 1. Juni erfolgte, mit den Einnahmen im Jahre 1881, so zeigt sich eine Abnahme für

1883 von	Fr. 472,625
1884 „	„ 1,216,364
1885 „	„ 1,365,048
1886 „	„ 1,351,717
1887 „	„ 1,350,164
1888 „	„ 1,366,973

¹⁾ S. Rüeegg, Die Wirkungen der St. Gotthardbahn, S. 33.

²⁾ Siehe E. Mola, Le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens, p. 43 und 44.

Bedenken wir nun, dass der Gotthard dem *Mont Cenis* nicht nur einen Personenverkehr für Fr. 1,300,000 im Durchschnitt der Jahre, sondern auch den mutmasslichen Zuwachs, den der *Mont Cenis* alle Jahre gehabt hätte, wegnimmt, so können wir den Nachteil, den der Gotthard dem *Mont Cenis* für diesen Verkehr zugefügt hat, unbedenklich auf Fr. 1,400,000 ansetzen. Berechnen wir die Einnahmen per Personenkilometer auf 6.3 Cts. und die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr mit 10% der Einnahmen aus dem Personenverkehr, so ergeben diese beiden Verkehrsarten eine kilometrische Einnahme von 6.33 Cts. Auf die ganze Strecke von 135 km. von Culoz nach Modane bezogen, ergibt dies Fr. 9.35. Da der Einnahmeausfall der P.-L.-M. für diese Strecke Fr. 1,400,000 beträgt, so repräsentiert dies einen Verkehrsausfall von rund 150,000 Personen.

Wenn Rüeegg¹⁾ in seiner Arbeit von einer Verminderung des Personenverkehrs der *Mont Cenis*bahn durch die Gotthardbahn von etwa 35,000 Personen spricht, so dürfte darin wohl ein kleiner Rechenfehler stecken, was man schon daraus ersieht, dass er für einen Einnahmeausfall von Fr. 450,000, der übrigens, wie wir gesehen haben, nicht stimmt, nur einen Verkehrsausfall von 35,000 Personen berechnet.

Eine Reise einfacher Fahrt I. Klasse auf diesen 135 km. kostet jetzt im Durchgangsverkehr Fr. 15. 15 und ein Retourbillet I. Klasse Fr. 22. 70, also Fr. 11. 35 für eine Fahrt. Rüeegg berechnet nun für 35,000 Personen Fr. 450,000, also Fr. 12. 85 per Person.

Es wäre zwar das Ideal der Sozialpolitik erreicht, wenn alle Reisende I. Klasse fahren könnten, doch, glauben wir, schätzt man selbst die Reisenden des *Mont Cenis* zu hoch ein, wenn man sie alle der I. Klasse zurechnet.

Dass die Angaben Rüeeggs unzutreffend sind, erkennt man auch noch aus folgendem:

Nehmen wir einen Einnahmeausfall von nur Fr. 1,300,000, so repräsentiert dieser immer schon eine Abnahme von 41%. Der Verkehr auf der Strecke Culoz-Modane betrug nun im Jahre 1890 = 243,200 Personen²⁾. Eine Abnahme von 41% gleicht dann einer Verkehrsabnahme von 412,200 — 243,200 = 169,000. Wir erhielten bei unserer ersten Berechnung eine solche von 150,000. Es erklärt sich dieses aus dem Umstand, dass die Reisenden, welche dem *Mont Cenis* genommen wurden, zum grössten Teil Reisende sind, welche die I. oder II. Klasse benutzten, während von dem eigentlichen Nahverkehr, der die III. Klasse benutzt, dem *Mont Cenis* so viel wie nichts genommen wurde, weshalb die Einbusse an Einnahmen zu der Anzahl der

¹⁾ Siehe Rüeegg, Die Wirkungen der St. Gotthardbahn, S. 42.

²⁾ Rapport de la direction au conseil du Jura-Simplon, p. 12.

Personen, welche der Mont Cenis durch die Gotthardbahn verloren hat, nicht in demselben Verhältnis steht wie die dem Mont Cenis verbliebenen Einnahmen zu der ihm verbliebenen Verkehrsmenge.

Dass übrigens die Angaben in dem Werk von Rüegg nicht immer zuverlässig sind, geht schon aus der Tatsache hervor, dass er auf Seite 38 seiner Arbeit schreibt: „Im Jahre 1882 hatte diese Linie (Linie „Rhône au Mont Cenis“ 132 km. lang) folgende Einnahmen aus dem Personenverkehr: Fr. 2,394,331 —“ und auf Seite 42: „Die Einnahmen aus dem Personenverkehr der 132 km. langen Bahnlinie bezw. Bahnnetzes „du Rhône au Mont Cenis“ de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée gestalteten sich in den Jahren 1881—1883 folgendermassen 1882 = Fr. 2,944,704“.

Wir haben also von Seite 38 bis Seite 42, nach nur vier Seiten, schon eine Verkehrszunahme für dasselbe Jahr um Fr. 550,373 zu konstatieren, eine Mehreinnahme, die jedenfalls nicht leicht erklärlich ist.

Wegen seiner falschen Berechnungen verstehen wir auch die grosse Mühe, welche Rüegg hat, um zu erklären, woher plötzlich der auf der Gotthardbahn neu entstandene Verkehr gekommen ist.

Übrigens ist hier noch zu bemerken, dass gemäss unseren Ausführungen auf Seite 212 der Einbusse des Mont Cenis von 150,000 Personen nach dem Jahresbericht der Gotthardbahn bei dieser nur ein Verkehr von $\frac{8}{11} \cdot 150,000 =$ rund 109,000 Personen korrespondiert.

Für den direkten Verkehr gegenwärtig zwischen Italien einerseits und Frankreich-England andererseits fehlen uns leider alle offiziellen Ziffern¹⁾. In dem „Rapport de la direction etc.“ finden wir für das Jahr 1890 die Zahl von 243,200 Reisenden auf der Strecke Culoz-Modane. Da nach den Berichten der P.-L.-M. die Einnahmen auf dieser Strecke vom Jahre 1890 bis 1896 von Fr. 5,361,948 auf Fr. 5,239,506 zurückgingen, so kann man kaum annehmen, dass sich die Zahl der Reisenden während dieser Jahre gehoben hat. Mag auch in den letzten Jahren eine kleine Zunahme erfolgt sein, so glauben wir doch, mit 250,000 Personen diesen Verkehr reichlich bemessen zu haben.

Es fehlen uns ausserdem auch alle Angaben darüber, aus welchen Nationalitäten sich dieser Verkehr zusammensetzt. Die Herren Colombo, Garnier und Pontzen schreiben darüber in ihrer „Antwortschrift an das bernische Initiativkomitee für den Lötschberg“: „Für den direkten englisch-italienischen Verkehr durch den Mont Cenis besitzen wir die offiziellen Ziffern nicht,

¹⁾ Eine diesbezügliche Anfrage bei der P.-L.-M. war resultatlos.

aber es geht aus offiziellen Angaben hervor, dass diese Zahlen ebenso geringfügig sind als diejenigen via Gotthard, dass die in London ausgegebenen direkten Billette nach Italien kaum die Zahl von 5000 oder 6000 übersteigen dürften, und dass in umgekehrter Richtung dieser Ansatz wesentlich niedriger wäre.“ Sie fügen dann hinzu: „Es wird sicherlich niemandem einfallen, anzunehmen, dass sich der wirkliche jährliche Reisendenverkehr aus England nach Italien in so kleinlichen Ziffern hält.“ Dasselbe können wir auch behaupten von der Angabe, welche wir in der statistischen Tabelle der Bundesbahnen finden, nach der die Zahl der Personen, welche im Jahre 1904 von der Schweiz nach Italien durch den Mont Cenis gegangen sind, auf 1677 fixiert ist. Wir haben hier dieselbe Erscheinung, wie sie uns beim Gotthardverkehr entgegengetreten ist.

Berechnen wir nun für den Lokalverkehr der Linie Culoz-Modane, sowie für den Verkehr über Lyon und Grenoble, der unter allen Umständen dem Mont Cenis verbleiben wird, etwa $\frac{1}{3}$ des Gesamtverkehrs, so bleiben uns für den Verkehr mit dem nördlichen und östlichen Frankreich, mit Paris und den Häfen des atlantischen Ozeans und des Kanals, und für den Verkehr mit der Schweiz, England, Amerika, sowie allen übrigen Nationen noch etwa 160,000 Personen. Von diesen schätzen wir auf den französisch-italienischen 40%, auf den englisch-italienischen 25%, auf den amerikanisch-italienischen $12\frac{1}{2}$ %, auf den schweizerisch-italienischen $12\frac{1}{2}$ % und auf den Verkehr aller andern Nationen 10%. Wir erhalten also:

	Personen
Verkehr Frankreich-Italien	64,000
„ England-Italien	40,000
„ Amerika-Italien	20,000
„ der Schweiz mit Italien	20,000
„ aller andern Nationen mit Italien	16,000
	160,000

Wenn wir Amerika mit $12\frac{1}{2}$ % ansetzten, so war es, weil im Durchschnitt der Jahre 1902/1903 allein über Le Havre 18,831 italienische Auswanderer gingen, die gewiss zum grossen Teil ihren Weg über den Mont Cenis nahmen¹⁾.

Dass auch die Schweiz noch sehr stark an diesem Verkehr beteiligt war, ergibt sich von selbst aus der Tatsache, dass Genf für alle seine Verbindungen mit Italien durch den Mont Cenis den kürzesten Weg hatte, und dass auch noch für Lausanne nach Genua und Turin der Mont Cenis den kürzesten Weg bot.

¹⁾ Nach der Statistica della emigrazione italiana par l'estero gingen im Jahre 1902/1903 nach Amerika aus Piemont 17,103 und aus Liguria 4291.

Nachdem wir dergestalt uns Rechenschaft gegeben haben über den Umfang des Verkehrs, der sich vom Norden Europas jährlich durch die beiden grossen Alpenpforten nach Italien bewegt, wird es jetzt unsere Aufgabe sein, nachzuweisen, welchen Anteil später der Simplon an diesem Verkehr nehmen wird. Wir verfolgen wieder den schon bei der Fixierung des Gott-hardverkehrs eingeschlagenen Weg, indem wir zunächst den italienischen Auswanderungsverkehr feststellen.

Wie uns Tabelle X zeigt, haben wir auf Grund der Angaben der italienischen Auswanderungsstatistik von 1902/1903 für den Simplon einen Verkehr von italienischen Auswanderern von 44,401 berechnet nach den Ländern: Frankreich, Schweiz, Holland und Belgien und Grossbritannien.

Dazu gingen noch über Le Havre nach überseeischen Ländern im Durchschnitt der Jahre 1902 bis

Tabelle X.

Auswanderung von Italien nach Frankreich, der Schweiz, Holland und Belgien und Grossbritannien via Simplon.

Von	Nach	Im Durchschnitt der Jahre 1902/03	Davon sind auf den Simplon	Summe aus jeder Provinz	Davon sind temporär 1)		Gesamtzahl der Personen für Simplon
					%	Effektiv	
Piemont-	Frankreich .	14,850	3,000	7,180	62.65	4,498	11,678
	„ Schweiz . .	8,550	4,000				
	„ Holl. u. Belg.	61	30				
	„ Grossbritan.	453	150				
Liguria-	Frankreich .	475	150	220	15.04	33	253
	„ Schweiz . .	134	60				
	„ Holl. u. Belg.	8	—				
	„ Grossbritan.	27	10				
Lombardia-	Frankreich .	6,148	3,000	7,150	79.00	5,648	12,798
	„ Schweiz . .	18,026	4,000				
	„ Holl. u. Belg.	108	50				
	„ Grossbritan.	249	100				
Veneto-	Frankreich .	2,931	1,500	1,580	95.35	1,506	3,086
	„ Schweiz . .	8,663	1,000				
	„ Holl. u. Belg.	261	50				
	„ Grossbritan.	81	30				
Emilia-	Frankreich .	5,932	2,000	4,210	81.91	3,424	7,634
	„ Schweiz . .	6,321	2,000				
	„ Holl. u. Belg.	22	10				
	„ Grossbritan.	636	200				
Toscana-	Frankreich .	11,623	2,000	2,825	73.42	2,074	4,899
	„ Schweiz . .	2,148	700				
	„ Holl. u. Belg.	87	25				
	„ Grossbritan.	471	100				

1) Bei den temporär Auswandernden ist Hin- und Rückfahrt gerechnet.

Von	Nach	Im Durchschnitt der Jahre 1902/03	Davon sind auf den Simplon	Summe aus jeder Provinz	Davon sind temporär		Gesamtzahl der Personen für Simplon
					%	Effektiv	
Marche-	Frankreich .	1,758	700	1,115	40.80	455	1,570
	„ Schweiz . .	1,209	400				
	„ Holl. u. Belg.	35	15				
	„ Grossbritan.	10	—				
Perugia-Umbria-	Frankreich .	1,836	300	500	74.14	371	871
	„ Schweiz . .	548	200				
	„ Holl. u. Belg.	1	—				
	„ Grossbritan.	3	—				
Roma-Lazia-	Frankreich .	305	30	70	70.41	49	119
	„ Schweiz . .	176	30				
	„ Holl. u. Belg.	8	—				
	„ Grossbritan.	72	10				
Abruzzi-Molise-	Frankreich .	961	100	330	13.84	45	375
	„ Schweiz . .	1,159	200				
	„ Holl. u. Belg.	54	10				
	„ Grossbritan.	158	20				
Campania-	Frankreich .	5,142	500	630	32.92	207	837
	„ Schweiz . .	138	20				
	„ Holl. u. Belg.	61	10				
	„ Grossbritan.	1,040	100				
Puglia-Potenza-Basilicata-	Frankreich .	555	50	70	22.80	15	85
	„ Schweiz . .	124	20				
	„ Holl. u. Belg.	13	—				
	„ Grossbritan.	37	—				
Calabrien-	Frankreich .	338	20	120	2.58	3	123
	„ Schweiz . .	514	100				
	„ Holl. u. Belg.	2	—				
	„ Grossbritan.	25	—				
Sicilia-	Frankreich .	988	—	50	47.28	23	73
	„ Schweiz . .	261	50				
	„ Holl. u. Belg.	10	—				
	„ Grossbritan.	540	—				
		106,146	26,050	26,050		18,351	44,401

1903 = 18,831 Personen, über Boulogne 1670, über Cherbourg 1883. Rechnen wir nun davon für den Simplon je 50 %, so erhalten wir noch einen mutmasslichen Verkehr von 11,193. Das ergibt einen Gesamtverkehr von den italienischen Auswanderern durch den Simplon von 44,401 + 11,193 = 55,594 Personen. Berechnen wir etwa 6 % für Kinder unter 12 Jahren, die mit einem Billet zu halben Preisen reisen, so haben wir die Zahl 55,594 noch um 1618 zu kürzen, so dass wir 53,976 Personen erhalten. Wenn wir nun in Erwägung ziehen, dass sich die Zahl der italienischen Auswanderer von 507,976 im Jahre 1903 auf 726,331 im Jahre 1905 hob, so werden wir auch unsere Zahl ohne Bedenken auf 60,000 erhöhen können.

Nach den Angaben, welche das „Hospice du Grand St. Bernard“ über den Verkehr der Arbeiter über den St. Bernhard zu geben die Liebenswürdigkeit hatte,

gingen über diesen Pass im Jahre 1905 etwa 3000 italienische Arbeiter. Die Zahl der übrigen Arbeiter bewegte sich in derselben Höhe. Rechnen wir für den übrigen Verkehr noch 10,000, so erhalten wir einen Gesamtverkehr von 16,000 Personen.

Die Verwaltung des Simplonhospizes teilte uns mit, die Zahl der Personen, die in ihrem Hause gegessen und geschlafen haben, betrug:

im Jahre 1900	27,300 Personen,
„ „ 1901	28,761 „
„ „ 1902	29,771 „

In der Simplonpoststatistik¹⁾ finden wir, dass im Jahre 1905 = 13,258 Personen die Simplonpost benutzt haben, und dass diese eine Einnahme von Fr. 131,131.60 gehabt habe. Wenn wir aber bedenken, dass in diesen zahlenmässigen Angaben die Reisenden nicht enthalten sind, die mit Privat- oder eigenem Fuhrwerk den Weg gefahren sind, und wir nach den Angaben des Simplonhospizes die Anzahl derer, denen die 12stündige Fusswanderung von Brig nach Iselle für Fr. 11.80 lohnend genug war, auf etwa 25,000 bemessen können; wenn wir andererseits aber in Erwägung ziehen, dass auch fernerhin noch einige, selbst dem modernsten Verkehrsmittel spottend, zu Fuss oder per Wagen die herrliche Strasse ziehen, so können wir wohl nicht fehlgehen, wenn wir die Anzahl der Reisenden, welche aus diesem Verkehr der Simplonbahn zufallen werden, auf 40,000 schätzen. Rechnen wir von dem Verkehr über den Grossen St. Bernhard noch 10,000, so ergibt dies zusammen einen mutmasslichen Simplonverkehr von jährlich 50,000 Personen. Hierbei dürfen wir jedoch nicht übersehen, dass unter diesen 50,000 etwa 15,000 italienische Auswanderer sind, die wir schon einmal gezählt haben, so dass wir hier die Zahl um 15,000 kürzen müssen und uns nur noch 35,000 verbleiben.

Gemäss unserer bisherigen Ausführungen wird also der Simplon ablenken:

<i>Vom Gotthard²⁾:</i>			Personen
Im Verkehr der italienischen Auswanderer . .			30,000
„ „ der Schweiz mit Italien			25,000
„ „ Englands	„	„	25,000
„ „ Deutschlands	„	„	10,000
„ „ Frankreichs	„	„	25,000
„ „ Hollands und Belgiens	„	„	5,000
„ „ Amerikas	„	„	5,000
„ „ aller übrigen Nationen	„	„	5,000
	Total		130,000

<i>Vom Mont Cenis³⁾:</i>			
Im Verkehr der italienischen Auswanderer . .			15,000
„ „ Frankreichs mit Italien			25,000
„ „ Englands	„	„	25,000
„ „ der Schweiz	„	„	15,000
„ „ Amerikas (ohne Auswandg.)	„	„	3,000
„ „ aller andern Nationen	„	„	5,000
	Total		88,000

¹⁾ Siehe La route du Simplon, p. 60.

²⁾ Vergl. S. 213. ³⁾ Vergl. S. 215.

Dazu bekommen wir noch den neu zu ^{Personen} erwartenden Verkehr der italienischen Auswanderer von 15,000

und den Verkehr, der bisher über den Simplon und den St. Bernhard ging, von . . . 35,000
sowie einen neu zu erwartenden Verkehr von 50,000

Das ergibt ein Gesamttotal von 318,000

Wenn wir nun noch berücksichtigen, dass sich unsere Berechnungen meist auf Angaben von 1904 oder einige auch auf 1905 beziehen, so müssen wir noch eine Verkehrsvermehrung von zwei, mindestens aber einem Jahr in Anrechnung bringen, um den gegenwärtigen Simplonverkehr annähernd zu treffen. Der Verkehr der Gotthardbahn stieg nun von 549,779 Personen, auf die ganze Bahnlänge bezogen, vom Jahre 1904 auf 602,409 im Jahre 1905, also um annähernd 10 %. Bringen wir nun auch für den von uns berechneten Simplonverkehr von 318,000 noch eine Vermehrung von 10 % in Anrechnung, so hätten wir den mutmasslichen Verkehr der Simplonbahn im ersten Betriebsjahr mit 318,000 + 31,800 = 349,800 Personen berechnet.

Wenn wir hier annehmen, der Simplon ziehe vom Gotthard jährlich einen Personenverkehr von 130,000 Personen ab, so meinen wir damit selbstverständlich nicht, dass der Gotthardverkehr nun um so viel abnehmen müsse. Zunächst würde diesem Verkehr von 130,000 Personen auf der Simplonbahn nur eine Verkehrseinbusse auf der Gotthardbahn auf das ganze Netz bezogen von $\frac{3}{11} \times 130,000 = 94,544$ Personen gegenüberstehen.

Da der Personenverkehr auf der Gotthardbahn in den Jahren 1904/1905 von 549,779 Personen auf 602,409 Personen, auf die ganze Strecke bezogen, stieg, also um etwa 9.5 %, so würde er schon, wenn er nicht mehr stiege, eine relative Einbusse von etwa 8.7 %, oder in runder Summe von 57,000 Personen erleiden, was einem Rückgang am Transitverkehr von $\frac{11}{8} \times 57,000 =$ ungefähr 77,000 Personen entspräche.

Der soeben erschienenen Übersicht der Betriebs-einnahmen und Betriebsausgaben der Gotthardbahn für die Betriebsjahre 1905 und 1906 entnehmen wir folgende Zahlen. Siehe Tabelle XI.

Wir sehen also daraus, dass die Anzahl der Personen im Monat Mai um 26,031 Personen gegenüber 1905 gestiegen war, während der Zuwachs vom Juni nur 17,950 Personen betrug, und für die beiden letzten Monate des Jahres (die Zahlen sind zwar nur approximativ) ist sogar gegenüber 1905 ein merklicher Rückgang zu verzeichnen.

Wenn der von uns berechnete Rückgang des Gotthardtransites somit nicht erreicht ist, so liegt das zum

Tabelle XI.

Monat	Anzahl der beförderten Personen		Ertrag	
	1905	1906	1905	1906
			Fr.	Fr.
Januar	192,188	246,754	487,911	626,153
Februar	191,712	216,673	655,695	696,197
März	267,994	300,160	1,125,575	1,245,005
April	299,002	319,993	1,224,218	1,320,795
Mai	276,438	302,469	886,627	1,025,499
Juni	296,473	314,423	750,440	855,684
Juli	354,915	385,966	946,140	1,064,089
August	380,686	417,015	1,027,362	1,117,532
September	326,962	386,851	918,360	1,004,983
Oktober	299,352	313,000	859,508	850,000
November	231,028	225,000	657,597	637,000
Dezember	216,523	212,000	642,466	610,000

grossen Teil auch daran, dass die Eröffnung der Simplonbahn ungefähr mit der Eröffnung der Ausstellung in Mailand zusammenfiel, also mit einem Moment, das die Reiselust besonders weckte und einen besonders starken Strom von Reisenden nach Italien zog, was durch das Ergebnis obiger Tabelle für die Monate November und Dezember bestätigt wird.

Nach den Angaben des statistischen Bureaus der Schweizerischen Bundesbahnen gestaltete sich nun der Verkehr der Simplonbahn in den Monaten Juni bis Oktober wie folgt.

Monat	Nach Italien von			Von Italien nach			Total
	S. B. B.	S. P. B.	Fr. und Engl.	S. B. B.	S. P. B.	Fr. und Engl.	
Juni	10,506	71	562	8,265	55	442	19,901
Juli	8,889	168	900	6,565	92	93	16,707
August	13,314	680	1,151	9,241	190	991	25,570
September	15,996	288	1,769	12,832	105	1,355	32,345
Oktober	9,910	171	919	10,507	25	1,311	22,876

Diese Zahlen sind jedoch nach Rechnungsmonaten zusammengestellt, und da die Abrechnungen sehr häufig nicht zum Schluss des Monats eintreffen, so werden die Angaben dem folgenden Monat zugerechnet, daher die schwachen Zahlen für die beiden ersten Monate Juni und Juli. Da wir ausserdem in diesen Angaben die Zahlen über Gesellschaftsbillette, Rundreisebillette, Generalabonnemente etc. vermissen, so vermögen wir leider keine bestimmten Schlüsse daraus zu ziehen. Aus einigen Notizen der „Gazette de Lausanne“ entnehmen wir, dass im Monat Juni 35,280 Personen und im Juli 38,500 Personen durch den Simplontunnel fuhren.

Wenn wir auch diesen Zahlen nur approximativen Wert beilegen, so lässt sich doch jedenfalls aus alle-

dem schliessen, dass unsere Schätzungen nicht sehr weit von der Wirklichkeit entfernt sein dürften. Und sollten die Ergebnisse der ersten Monate unsere Berechnungen und Erwartungen übersteigen, so glauben wir, dass diese wohl Anlass zu übertriebenen Hoffnungen geben, da die beiden Momente, welche diesen Verkehr stark beeinflusst haben, nämlich der Reiz der Neuheit und die Mailänder Ausstellung später wegfallen.

Wir wollen hier noch eines Umstandes gedenken, der, wenn er auch von geringer praktischer Bedeutung ist, dennoch der Erwähnung verdient. Der Verkehr der Geschäftsreisenden mit Generalabonnements von der Schweiz nach dem Zentralpunkt Oberitaliens, nach Mailand, wird sich auch in Zukunft vorzugsweise über den Gotthard vollziehen, da Chiasso die Grenzstation der Gotthardbahn ziemlich nahe an Mailand liegt, so dass ein Billet nach dorthin für die III. Klasse nur noch Fr. 2. 75 kostet, während der Preis eines Billettes III. Klasse von Iselle, der Grenzstation der Simplonbahn, nach Mailand noch Fr. 7. 35 beträgt. Da jedoch die Einnahmen aus den Generalabonnements nach den Gesamteinnahmen der einzelnen Strecken verteilt werden, so wird dies keinerlei praktische Konsequenzen für die Einnahmen der einzelnen Bahnen haben.

Die Grundtaxe pro Person und Kilometer nehmen wir mit den Experten vom Jahre 1893¹⁾ auf 6 Cts. an, obwohl die Einnahmen aus dem direkten Verkehr der Reisenden zwischen Italien und dem Gebiet der Jura-Simplon-Bahn pro Personenkilometer im Jahre 1893 = 6.6 Cts. betragen. Da jedoch die Einnahmen der Gotthardbahn pro Kilometer und Person nur 6.14 Cts. im Jahre 1904 und 6.12 Cts. im Jahre 1905 betragen, so halten wir den Satz von 6 Cts. für angemessen; „eu égard surtout au fait que les voyageurs prennent de plus en plus la 3^e classe ou se procurent des billets circulaires à prix réduits“²⁾.

Die Vermehrung des durch die Simplonbahn zu erwartenden Simplonverkehrs wird sich auf die Strecke von Lausanne nach Iselle erstrecken.

Die neu eröffnete Strecke Brig-Iselle beträgt effektiv 22 km., während als Tarifdistanz 44 km. berechnet werden. Der von uns beanspruchte Verkehr von rund 350,000 Personen wird also für diese Strecke eine Einnahme von Fr. 350,000 · 44 · 0.06 = Fr. 924,000 ergeben.

Da der Verkehr, der früher über den Simplon³⁾

¹⁾ Siehe Rapport de la direction au conseil . . . p. 12.

²⁾ An derselben Stelle.

³⁾ Die frühere Simplonpost kostete im Jahre 1905 (siehe La route du Simplon, p. 60) Fr. 212,673. 10; da ihre Einnahmen nur Fr. 131,131. 60 betragen, so ergab sich in diesem Jahre ein Defizit von Fr. 81,541. 50. das im Jahre 1885 sogar Fr. 90,592 erreichte. Wenn wir nun auch, da wenigstens im Sommer noch

und den St. Bernard ¹⁾ ging, der Strecke von Lausanne nach Brig nicht mehr neu ist, so müssen wir für diese Strecke die Zahl auf 300,000 erniedrigen. Wir erhalten also für die Strecke Lausanne-Brig von 146 km. eine Vermehrung der Einnahmen von Fr. 300,000 · 146 · 0.06 = Fr. 2,628,000, so dass wir eine Gesamtvermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr der Simplonbahn von

Fr. 924,000
 „ 2,628,000
 Fr. 3,552,000 erhalten.

VIII. Der Gepäckverkehr der Simplonbahn.

Die Experten haben in ihrem Rapport die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr der Simplonbahn auf 10 % der Erträge des Personenverkehrs angenommen, in Anbetracht dessen, dass diese Einnahmen bei der Gotthardbahn während der Jahre 1889—1893 im Durchschnitt dieses Verhältnis ergeben haben. Es scheinen nun die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr auf der Gotthardbahn im Verhältnis zu den andern Einnahmen seit diesen Jahren zurückgegangen zu sein, wenigstens betragen sie im Jahre 1904 nur 9.6 % und im Jahre 1905 = 9.76 % der Einnahmen des Personenverkehrs, es scheint uns deshalb geratener, auch für die Simplonbahn den Satz zu erniedrigen, wir nehmen ihn deshalb mit 9.65 % an, und erhalten somit als zu erwartende Einnahmen aus dem Gepäckverkehr

Fr. 342,768.

IX. Der Postverkehr der Simplonbahn.

Vermöge ihrer äusserst günstigen Lage im Zentrum des europäischen Verkehrslebens wird die Simplonbahn auch dazu berufen sein, einen bedeutenden Teil des Postumlaufes an sich zu ziehen, nicht nur des Postverkehrs zwischen dem mittleren und nordwestlichen Europa einerseits und Italien andererseits, sondern insbesondere wird sie auch der gegebene Weg sein für

ein Kurs von Brig nach Iselle unterhalten wird, für diesen noch ein Defizit von Fr. 10,000 in Anrechnung bringen, so ergibt doch die Simplonbahn für diesen Verkehr eine Ersparnis von mindestens Fr. 70,000. — Es ist also keineswegs an dem Postverkehr verloren gegangen, wie Rüegg in seiner Arbeit p. 44 glauben machen will.

¹⁾ Wir sehen hier davon ab, dass der Verkehr über den St. Bernard erst bei Martigny die Bahn erreicht.

den grossen Weltpostverkehr von und nach dem Orient, innerhalb dessen wieder die englisch-ostindische Überlandpost an die erste Stelle tritt.

Was nun zunächst den Verkehr zwischen Italien und der Schweiz betrifft, so stellte sich derselbe für das Jahr 1904 folgendermassen:

Briefpost: Versand nach Italien
 täglich 152 Kartenschlüsse ¹⁾
 „ Empfang von Italien
 täglich 149 „
 Paketpost: Versand nach Italien
 jährlich 112,691 Pakete ²⁾
 „ Empfang von Italien
 jährlich 112,369 „

Wie wir aus der Tabelle XII erschen, betrug der Gesamttransit der Briefpost in geschlossenen Säcken durch die Schweiz im Jahre 1905 = 65,582 Säcke mit einem Gesamtgewicht von 1,884,965 kg.

Tabelle XII.

Transitverkehr durch die Schweiz der Briefpost in geschlossenen Säcken. 1905 ³⁾.

Staaten der Herkunft oder des Empfanges	Verkehr nach Italien		Verkehr von Italien	
	Zahl der Säcke	Durchschnittsgewicht	Zahl der Säcke	Durchschnittsgewicht
		kg.		kg.
Belgien . . .	4,927	24,635	3,076	61,520
Deutschland .	18,041	906,050	16,998	339,960
England . . .	2,765	128,250	6,740	101,100
Frankreich . .	3,650	182,500	5,110	102,200
Niederlande .	1,929	19,290	2,346	23,460
Summe	31,312	1,256,725	34,270	628,240

Der Postpaketverkehr Italiens mit dem nördlichen und westlichen Europa durch die Schweiz ist, wie Tabelle XIII zeigt, mit Ausnahme des Transites zwischen Italien und Deutschland nur ganz minimal. Wir müssen hierbei bedenken, dass für den Verkehr zwischen Italien und England schon viele Pakete, die nicht besonders eilig sind, den billigeren Seeweg vorziehen und dass der Verkehr von Italien nach Frankreich ein drittes Land meidet, da nach der Konvention von Washington vom Jahre 1897 die Transittaxe für ein Paket bis zu 5 kg. 50 Cts. beträgt, weshalb wir auch

¹⁾ Siehe Schweizerische Post- und Telegraphenstatistik vom Jahre 1904, S. 12.

²⁾ Dasselbe S. 36 und 38.

³⁾ Die Angaben verdanken wir der direkten Mitteilung der schweizerischen Oberpostdirektion.

Tabelle XIII.

Postpakettransit durch die Schweiz vom Jahre 1905¹⁾.

Staaten der Herkunft oder des Empfanges	Verkehr nach Italien		Verkehr von Italien	
	Zahl der Pakete	Durchschnitts- gewicht	Zahl der Pakete	Durchschnitts- gewicht
Deutschland .	508,841	kg. 4	118,167	kg. 4
„ .	23,270	5.9	10,361	3.5
Summe	532,111	—	128,528	gr.
Belgien . .	3,042	5.9	1,196	520
Grossbritannien	10,140	5.9	1,911	520
Spanien . .	52	5.9	455	520
Vereinigte Staaten von Amerika .	—	—	14,716	520
Summe	545,345	—	146,806	—

keinen Transitverkehr von Paketen von Frankreich nach Italien durch die Schweiz haben.

Über den gesamten Korrespondenz- und Postpaketverkehr Italiens mit den oben bezeichneten Ländern im Jahre 1904 geben uns die Tabellen XIV und XV Auskunft.

Wenn es auch nicht möglich ist, aus dem Vergleich dieser Angaben mit denen der Tabelle XII über den Transitverkehr durch die Schweiz, weil die Angaben leider nicht homogen sind, festzustellen, wieviel von diesem Verkehr bisher noch durch den Mont Cenis ging, und wieviel davon der Simplon übernehmen wird, so sehen wir dennoch daraus, dass dieser Verkehr nicht unbedeu-

¹⁾ Vergl. Anmerkung 3 auf S. 219.

tend ist; denn der Korrespondenzverkehr zwischen Italien und England beträgt etwa $\frac{1}{5}$ des italienisch-deutschen; trotzdem sehen wir aus der Tabelle XII, dass der italienisch-englische Transit durch die Schweiz weniger als $\frac{1}{5}$ beträgt. Auch ein Vergleich des italienisch-belgischen und des italienisch-niederländischen mit dem italienisch-deutschen Verkehr zeigt uns, dass an dem ersteren der Mont Cenis noch stark beteiligt ist. Wenn man nun annimmt, dass der Simplon für den grössten Teil dieses Verkehrs an die Stelle des Mont Cenis tritt, und wir haben wohl allen Grund zu dieser Annahme, so können wir daraus die Wichtigkeit des Simplons für den internationalen Postumlauf erkennen, der für die Schweiz eine nicht unbedeutende Einnahmequelle werden wird.

Wichtiger indes noch als dieser Postverkehr der europäischen Staaten untereinander ist für den Simplon die englisch-ostindische Überlandspost.

Wenn es auch der Gotthardbahn nicht gelungen ist, diese englisch-ostindische Post auf ihre Schienen zu leiten, so wird es doch nur eine Frage der Zeit sein, dass sie den kürzesten, bequemsten und somit, was besonders ausschlaggebend ist, den schnellsten Weg durch den Simplon nehmen wird; sie geht gegenwärtig von London über Dover und Calais, berührt Paris, durchläuft Frankreich und den Mont Cenis, geht weiter über Turin, Alexandria und Bologna nach dem Einschiffungshafen von Brindisi.

Die Vorstellung der grossen Volksmenge hat dieses grosse Geheimmittel der internationalen Kommunikation und der politischen Post mit einem reizvollen Nimbus umkleidet; sie erblickt darin das Wunder der Schnelligkeit, den Träger der grossen Staatsgeheimnisse, die

Tab. XIV. Korrespondenz- und Postpaketverkehr Italiens mit folgenden Ländern 1904^{*)}.

Staaten des Empfanges	Briefe	Karten	Druck- sachen	Ge- schäfts- papiere	Waren- muster	Sendungen mit Porto- freiheit	Total von 2—7	Gewöhnliche Postpakete	Pakete mit Wert- angabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Deutschland .	3,737,405	988,526	607,462	18,940	146,330	10,874	5,506,537	152,205	25,318
Frankreich .	7,035,260	705,053	2,425,672	52,538	383,685	13,680	10,615,888	227,904	52,150
England . .	3,035,312	266,507	768,746	39,895	165,432	9,836	4,285,728	82,009	2,444
Schweiz . .	2,422,248	1,240,082	1,262,325	14,781	157,263	4,115	5,100,814	101,523	7,206
Holland . .	117,848	57,722	91,472	3,104	9,615	873	280,634	3,749	711
Belgien . .	452,911	126,374	194,520	4,164	31,487	1,271	810,727	27,165	2,074
Vereinigte Staaten und Kanada .	2,620,234	127,285	707,358	5,740	61,718	3,351	3,535,686	9,700	442
Spanien . .	313,517	79,875	300,262	806	2,992	1,035	698,491	16,790	65

^{*)} Union postale universelle. Relevé des tableaux statistiques du service postal international (expédition) publié par le bureau international.

mit voller Dampfkraft nach andern Weltteilen gebracht werden. Es schwebt ihr etwas vor von der Regierungsgewalt Englands, die in Briefpakete gebracht und dem höllischen Dampfross anvertraut ist, um in ungemessenen Fernen die ungeheure Macht der englischen Kolonien in Bewegung zu setzen.

Die indische Überlandspost geht jeden Freitag von London ab, aber sie ist nicht jeden Freitag gleich stark. Ihre Bedeutung ist von dem Abgang der Postdampfer in Brindisi abhängig. Nach der ostindischen Halbinsel, nach Bombay, Ceylon und Kalkutta gehen die Dampfer wöchentlich, nach Australien aber nur alle 14 Tage. Infolgedessen ist alle acht Tage die gewöhnliche Überlandspost, alle 14 Tage aber die grosse Überlandspost, die „Indian and Australian Mail“, fällig.

Eine Reihe von Versuchen, die englisch-ostindische Post über schweizerisches Gebiet zu lenken, haben seit der Betriebseröffnung der Gotthardbahn den Gegenstand langjähriger Verhandlungen zwischen den interessierten Kompagnien und Verwaltungen gebildet, ohne dass sich bis zum heutigen Tage ein greifbarer Erfolg daraus ergeben hätte. Hatte man schweizerischerseits anfänglich vorgeschlagen, die „Malle des Indes“ den Weg über Dover-Ostende-Brüssel-Strassburg-Basel und den Gotthard nehmen zu lassen, um so das französische Gebiet gänzlich zu meiden, so wurde diese Route später durch die über Dover-Calais-Amiens-Laon-Belfort-Mühlhausen-Basel und den Gotthard ersetzt. Da jedoch die Compagnie des chemins de fer de l'Est diesem Verkehr nicht viel Bedeutung beimass, so verliefen die Verhandlungen resultatlos.

Im Jahre 1882 betrug das Gewicht der in der Richtung Grossbritannien-Brindisi und umgekehrt mit

der englisch-ostindischen Überlandspost allein für England beförderten

Briefe und Karten . . . 87,386 kg.
Andere Objekte . . . 564,263 „

Für diesen Verkehr bezahlte die englische Regierung

an Italien:	Fr.
Für die Post mit der Bestimmung nach Indien	513,100
„ „ „ aus Indien	316,000
Total	829,100
und an Frankreich:	
Für die Post mit der Bestimmung nach Indien	746,000
„ „ „ aus Indien	476,000
Total	1,222,000

Das ergibt für die ganze Strecke Calais-Brindisi und umgekehrt . . . Total 2,051,100

Auf einen Vorschlag der schweizerischen Regierung auf Änderung der bisherigen Route im obenbezeichneten Sinne antwortete das General Office in London, dass es dagegen keine prinzipiellen Bedenken hege, da es durch keinerlei Konventionen an den gegenwärtigen Weg gebunden sei, und infolgedessen vollständig freie Hand habe, dass es aber auch kein Interesse habe, dass der Transport von Grossbritannien nach Indien um 4—5 Stunden oder selbst noch mehr beschleunigt werde, da dieser Verkehr an den Abgang der Schiffe von Brindisi gebunden sei, und eine derartige Verkürzung der Fahrzeit höchstens einen späteren Abgang des Transportes in der Richtung nach Brindisi bewirken könne. Die Zeit des Eingangs der gewöhn-

Tab. XV. Korrespondenz- und Postpaketverkehr folgender Länder mit Italien 1904¹⁾.

Staaten der Herkunft	Briefe	Karten	Drucksachen	Geschäftspapiere	Warenmuster	Sendungen mit Portofreiheit	Total von 2—7	Gewöhnliche Pakete	Pakete mit Wertangabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Deutschland .	5,814,020	1,416,230	1,973,170	43,680	215,220	11,750	8,474,070	678,363	66,067
Frankreich .	7,641,099	357,613	8,298,345 ²⁾	56,524	664,231	—	17,017,812	408,546	90,949
England ³⁾ .	—	—	—	—	—	—	—	121,823	—
Schweiz . .	2,740,244	2,307,236	1,406,704	13,624	93,964	4,940	6,566,712	112,691	38,122
Holland . .	135,148	63,180	115,492	2,444	9,568	858	326,690	5,128	1,024
Belgien . .	524,576	215,800	455,352	15,132	60,528	1,456	1,272,844	—	2,683
Vereinigte Staaten und Kanada ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanien ⁴⁾ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Union postale universelle etc.
2) In dieser Zahl sind die Zeitungen mit enthalten.
3) England hat keine weiteren Daten gegeben.
4) Die Vereinigten Staaten und Spanien haben keinerlei Daten gegeben.

lichen Korrespondenzen von London auf dem Postbureau sei nun auf 6 Uhr abends festgesetzt und für die mit erhöhten Taxen auf 7 Uhr. Indem sie nun diesen Zeitpunkt hinauschieben würde, würde sich die Post mit ihren sonstigen Gewohnheiten sowie mit denen des Handels und der Industrie in Widerspruch setzen. Eine Verspätung von 4—5 Stunden habe also keine Vorteile, und die Verwaltung sähe keinerlei Veranlassung, darum einen Weg aufzugeben, der seit einer Reihe von Jahren zur vollkommensten Zufriedenheit aller Interessenten benutzt sei.

Anders verhalte es sich jedoch mit der Post aus Indien, welche gewöhnlich des Abends zwischen 5 und 7 Uhr in London eintreffe, also zu spät, um noch am selben Tage dem Empfänger zugestellt werden zu können. Könnte diese 5 oder 6 Stunden früher eintreffen, so wäre eine Distribution noch für denselben Tag möglich, und die Korrespondenzen würden somit einen vollen Tag gewinnen, was ein bedeutender Vorteil wäre. Wenn man dies durch Verlegung des bisherigen Weges erreichen könnte, so sei die englische Regierung geneigt, den Vorschlag zu akzeptieren.

Als dann im Jahr 1897 die Frage von der Direktion der Gotthardbahn wieder aufgegriffen wurde und von neuem der englischen Regierung durch die schweizerische Oberpostdirektion unterbreitet wurde mit einer genauen Gegenüberstellung der Länge und Fahrdauer der Gotthardbahn und der Mont Cenis-Bahn, welche die besondern Vorzüge der ersteren erkennen liess, gab das General Office mit Schreiben vom 1. Oktober 1897 seine Ansicht dahin kund, dass die Schaffung eines Expressdienstes durch den Gotthard beträchtliche Vorteile biete mit bezug auf den englisch-ostindischen Verkehr, dass aber eine Änderung des jetzigen Itinerars nur in Erwägung gezogen werden könne auf der Basis genau formulierter Vorschläge betreffs der Entschädigung der dabei in Frage kommenden Verwaltungen, deren vorherige Verständigung dafür unerlässlich sei. Eine derartige Verständigung ist bisher noch nicht zustande gekommen.

Nach den Erhebungen vom November 1893 betragen die Einnahmen Frankreichs im selben Jahre aus dem englischen Postverkehr Fr. 2,481,234. 04, in denen Fr. 1,155,002. 32 Spezialkosten für die englisch-ostindische Post enthalten waren.

Im April 1906 wurde nun von der schweizerischen Oberpostdirektion ein neues Projekt ausgearbeitet für die englisch-ostindische Post mit der Route Calais - Pierrefitte - Villeneuve - triage - Dijon - Pontarlier - Lausanne - Brig - Domodossola - Arona - Mailand - Piacenza - Foggia - Brindisi. Da auch der gegenwärtige Dienst seinen Weg über Dijon und Piacenza nimmt, so kann man natürlich nur für die Strecke zwischen diesen

beiden Orten von einer Ablenkung sprechen, und nur auf dieser Basis ist ein Vergleich zulässig.

Die schweizerische Oberpostdirektion berechnet nun in ihrem Exposé die effektiven Distanzen von Dijon nach Piacenza:

via Mont Cenis 649.4 km.¹⁾,
via Simplon 587 km.,

so dass sich eine Differenz von 62.4 km. zu gunsten des Simplon ergibt.

Die Fahrzeiten stellen sich folgendermassen:

I. Peninsular-Express		II. Mallets des Indes	
1. nach Indien.	2. nach Indien.	3. von Indien.	
9 ¹⁸ (P. Z.)	1 ³⁷ (P. Z.)	↓ Dijon	↑ 10 ⁵³ (P. Z.)
0 ⁵¹ (11 ⁵⁶ P. Z.)	4 ²¹ (3 ²⁶ P. Z.)	↓ Piacenza	↑ 21 ¹⁵ (8 ²⁰ P. Z.)
14 Std. 8 Min.	13 Std. 49 Min.		14 Std. 33 Min.

Der Aufenthalt beträgt:

1. In Modane 30 Minuten und in Turin 18 Minuten.	
2. " " 22 " " " " 22 "	
3. " " 39 " " " " 10 "	

Im Anschluss an die jetzigen Fahrzeiten von Dijon und von Piacenza wurde dann von der schweizerischen Generaldirektion der Post folgender Fahrplan für den Simplon konstruiert:

I. Peninsular-Express		II. Mallets des Indes	
nach Indien	nach Indien	von Indien	
M. Z.	M. Z.		M. Z.
10 ¹⁵ (9 ¹⁸ P. Z.)	2 ³² (1 ³⁷ P. Z.)	Abf. ↓ Dijon	↑ Ank. 10 ⁰⁰
1 ²⁰	5 ¹⁰	Ank. Pontarlier	Abf. 7 ⁴⁰
1 ³⁰	5 ²⁰	Abf. "	Ank. 7 ²⁵
2 ⁰⁵	5 ⁵⁵	Ank. Vallorbe	Abf. 6 ⁴⁵
2 ¹⁵	6 ⁰⁵	Abf. "	Ank. 6 ³⁵
3 ⁰⁵	6 ⁵⁵	Ank. Lausanne	Abf. 5 ³⁵
3 ¹⁰	7 ⁰⁰	Abf. "	Ank. 5 ³⁰
—	7 ⁵⁵	Ank. St. Maurice	Abf. 4 ³⁰
4 ⁰⁷	7 ⁵⁷	Abf. "	Ank. —
5 ¹⁷	9 ³⁷	Ank. Brig	Abf. 2 ⁵⁰
5 ⁵²	9 ⁴²	Abf. "	Ank. 2 ⁴⁵
6 ¹⁵	10 ⁰⁵	Ank. Iselle	Abf. 2 ¹⁰
6 ²⁰	10 ¹⁰	Abf. "	Ank. 2 ⁰⁵
6 ⁴³	10 ³⁵	Ank. Domodossola	Abf. 1 ³⁰
7 ⁰⁵	10 ⁵⁰	Abf. "	Ank. 1 ¹⁰
9 ⁴⁵	1 ²⁰	Ank. Mailand	Abf. 10 ³⁰
10 ⁰⁰	1 ⁴⁰	Abf. "	Ank. 10 ¹⁵
11 ⁰⁰	2 ¹⁰	Ank. ↓ Piacenza	Abf. 9 ¹⁵ (21 ¹⁵)
12 Std. 17 Min.	12 Std. 8 Min.		12 Std. 45 Min.

¹⁾ Die Entfernung beträgt tatsächlich 672 km., es ergibt sich somit eine Differenz von 85 km.

Vergleicht man nun die Fahrzeiten durch den Mont Cenis mit denen durch den Simplon, so findet man folgende Differenzen zu gunsten des Simplon:

1. Peninsular-Express . . . 1 Stunde 49 Min.
2. Malles des Indes nach Indien 1 „ 41 „
3. „ „ „ von „ 1 „ 48 „

Selbstverständlich kann es sich hierbei vorläufig nur um approximative Angaben handeln, denn ein genauer Fahrplan ist erst auf Grund eines Übereinkommens aller beteiligten Kreise möglich. Es wäre nötig zu wissen, ob die gegenwärtige Fahrzeit bis Dijon beibehalten bliebe, um die Ankunft des Zuges in Brindisi zu verfrühen, oder ob die Abfahrt von London später erfolgen solle, um die gegenwärtige Ankunft inne zu halten.

Wenn die Differenz der Fahrzeit zwischen den beiden Strecken grösser ist, als die Differenz der Entfernungen es vermuten lässt, so erklärt sich dies aus dem Umstande, dass die bedeutenden Steigungen über den Mont Cenis in erheblichem Masse auf die Schnelligkeit des Verkehrs einwirken, während der Simplontunnel direkt in der Ebene liegt.

Was nun die Tariffage betrifft, so konnte die Generaldirektion nach dieser Richtung noch keine endgültigen Bedingungen stellen, da sie nicht über die Entschädigungsbedingungen zwischen Frankreich und Italien einerseits und England andererseits unterrichtet war.

Die schweizerischen Bundesbahnen nahmen als Basis die auf ihren Strecken bestehenden Taxen für Spezialzüge, nämlich 35 Cts. pro Tarifkilometer und Achse, mit einem Minimum von Fr. 6 pro Tarifkilometer.

Nehmen wir nun an, die englisch-ostindische Post erfordere durchschnittlich 8 Wagen zu je 3 Achsen, also 24 Achsen, so erhielten die Bundesbahnen 24 · 35 Cts. = Fr. 8. 40 pro Tarifkilometer. Dies auf die ganze Strecke bezogen, von Vallorbe-frontière-Iselle mit 238 Tarifkilometern würde also eine Einnahme pro Zug von Fr. 1999. 20 oder rund Fr. 2000 ergeben.

Da die englisch-ostindische Post wöchentlich einmal in jeder Richtung verkehrt, so werden im Jahre 104 Bahnzüge ausgeführt, die eine Gesamteinnahme für die Bahn von Fr. 208,000 ergeben würden.

Um uns nun ein Bild über den Umfang dieser englisch-ostindischen Post zu machen, stellen wir aus der italienischen Poststatistik vom Jahre 1901/02 alle diesbezüglichen Daten zusammen (siehe Tabelle XVI).

Da uns leider das Gewicht dieser Säcke nicht bekannt ist, so müssen wir es auf indirektem Wege zu ermitteln suchen.

Tabelle XVI.

Überblick über den Umfang des im Jahre 1901/02 über die italienischen Häfen Brindisi und Neapel sich vollziehenden Postverkehrs nach und von dem Orient (alles in Postsäcken).

Staaten	Verkehr mit Indien		Verkehr mit Australien	
	Von Europa nach Indien	Von Indien nach Europa	Von Europa nach Australien	Von Australien nach Europa
England	85,320	22,738	21,987	7950
Deutschland . . .	11,164	2,061	1,168	444
Frankreich	10,276	2,001	597	458
Holland	888	300	....	36
Schweiz	747	569	....	35
Belgien	268	194	....	72
Ver. Staaten von Amerika	2,855	....	....	1
Summe	111,518	27,863	23,752	8996

Im Jahre 1881 betrug der Verkehr Englands mit dem Orient 36,025 Säcke; rechnen wir nun für das Jahr 1882 rund 40,000 Säcke, die enthielten:

- Briefe und Karten 87,386 kg.¹⁾
- andere Objekte 564,263 „

Gemäss Tabelle XVI betrug nun der englische Verkehr nach dem Orient und nach Australien 1901 und 1902 = 137,995 Säcke, die wir für das Jahr 1904 und 1905 wohl ohne Bedenken auf 140,000 erhöhen können, dies wäre also das 3 1/2fache des Verkehrs von 1882.

Nehmen wir nun an, das Verhältnis zwischen Briefen und Karten einerseits und andern Objekten andererseits wäre dasselbe geblieben, so erhielten wir für das Jahr 1904/1905 einen Verkehr von

- Briefen u. Karten 87,386 kg. · 3 1/2 = 305,851 kg.
- andern Objekten 564,263 „ · 3 1/2 = 1,979,920 „

Die Oberpostdirektion will nun für die Tarife die von der internationalen Postkonferenz vom Juni dieses Jahres festgesetzten Taxen zugrunde legen:

von Fr. 1. 50 für 1 kg. Briefe und Karten auf eine Entfernung bis 3000 km.,

von Fr. 0. 20 für 1 kg. Drucksachen etc. auf eine Entfernung bis 3000 km.

Bei Anwendung dieser Taxen würde also die schweizerische Post aus diesem Verkehr ziehen für:

- Briefe und Karten Fr. 305,851 · 1. 50 = Fr. 458,776
- Drucksachen etc. „ 1,979,920 · 0. 20 = „ 395,984

Total Fr. 854,760

¹⁾ Vergl. S. 221.

Reduzieren wir nun diesen Betrag um die Bahnspesen von Fr. 208,000, so bleibt für die schweizerische Post noch eine Reineinnahme von Fr. 646,760 pro Jahr oder von Fr. 6218. 50 pro Zug.

Es wäre natürlich eine Einnahme von Fr. 646,760 pro Jahr für die schweizerische Post allein für die Ehre, dass die englisch-ostindische Post über das schweizerische Postgebiet geht — denn die schweizerische Post leistet dabei keine Dienste — gar nicht von der Hand zu weisen, doch glauben wir, diese Einnahmen werden stets im Bereich der Wünsche bleiben; denn, wenn man bedenkt, dass Frankreich nach Angabe der Oberpostdirektion im Jahre 1893 für diesen Verkehr nur Fr. 1,555,002. 32 erhalten hat für die Strecke von 992 km. durch französisches Gebiet, so wird man, selbst bei aller Freigebigkeit der Engländer, diese nicht dazu bewegen können, den Schweizern für 238 km. Fr. 854,760 zu bezahlen, und da andererseits auch die französischen Bahnen kaum geneigt sein werden, den Schweizern zuliebe die Überlandspost auf der Strecke von Calais nach Vallorbe von 779 km. für den halben Preis zu führen, als auf der Strecke Calais-Modane (992 km.), so glauben wir, dass unter diesen Bedingungen mindestens noch einmal 30 Jahre Verhandlungen dazu gehören werden, damit man noch ebensoweit ist als heute.

Auch die Forderungen der Bundesbahnen halten wir mindestens für übertrieben, denn der Vergleich mit den Spezialzügen klingt ja sehr schön und scheint auch für den ersten Moment einleuchtend; doch ist dabei zunächst zu bedenken, dass ein Spezialzug auch stets Spezialspesen erfordert, dass aber dieser Postzug, wenn er regelmässig über Schweizer Gebiet geht, eben kein Spezialzug mehr ist. Dann kommt ausserdem noch in Betracht, dass die Schweizer Bahnen nur die Lokomotiven zu stellen haben, da die Wagen von Calais bis Brindisi durchgehen, wodurch natürlich auch die Kosten reduziert werden.

Es ist sehr bedauerlich, dass, nachdem bereits 30 Jahre lang, um diesen Verkehr zu bekommen, von schweizerischer Seite Verhandlungen geführt sind, am 28. Juli dieses Jahres, als der Mont Cenis auf einige Zeit für den Verkehr gesperrt war, die Bundesbahnen durch die exorbitante Forderung von Fr. 8 pro km. die P. L. M. veranlasste, die Malles des Indes statt durch den Simplon über Marseille zu leiten.

Sicherlich haben die Bundesbahnen eine gute Gelegenheit, die Vorzüge der Simplonbahn zeigen zu können, unbenützt vorübergehen lassen.

Sollte in dieser Zeit des Trubels der Gedanke, die Malles des Indes könnte zu nahe an den künftigen Lötschberg herankommen, diese Entscheidung der Bundesbahnen herbeigeführt haben?

Da es uns leider nicht möglich ist, die eventuellen Einnahmen der schweizerischen Post- und Bahnverwaltungen aus diesem Verkehr genau zu berechnen, so wollen wir sie approximativ auf Grund der Einnahmen Frankreichs vom Jahre 1893 feststellen. Diese betragen für die Strecke Calais-Modane von 992 km. Fr. 1,155,002.

Es würde bei demselben Tarifsatze dies für die Strecke Vallorbe-Iselle von 238 km. eine Einnahme von Fr. 277,115 ergeben, die wir in Anbetracht, dass sich der Verkehr seither bedeutend vermehrt hat, unbedenklich auf Fr. 300,000 erhöhen können.

Mit dieser englisch-ostindischen Post ist aber auch zugleich ein Personenverkehr verbunden und zwar dergestalt, dass jeden Freitag ein Express von Calais nach Brindisi geht, der sogenannte Peninsular-Express, der lediglich dem Personentransport dient, während auf der Rückfahrt Post- und Personenbeförderung mit dem gleichen Zuge erfolgt. Der Peninsular-Express besteht aus einem Restaurationswagen und mehreren Schlafwagen, deren Plätze auf die Zahl 60 beschränkt ist.

Nehmen wir nun an, dass der Zug durchschnittlich mit 50 Personen sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt besetzt ist, und dass jedes Billet von Vallorbe nach Iselle Fr. 27. 50 koste, so ergibt dies eine Einnahme von Fr. 1325 pro Zug und eine jährliche Einnahme für 104 Züge von Fr. 139,800 oder rund Fr. 140,000.

Neben diesem Projekt des englisch-ostindischen Postzuges verdient noch das eines neuen Orient-Express von Paris nach Ungarn und den Balkanländern durch den Simplon und Italien erwähnt zu werden.

Durch Zirkular vom 28. Dezember 1905 übermittelte die Handelskammer von Agram ein von ihr ausgearbeitetes Projekt über die Schaffung eines neuen Orientexpresszuges von Paris nach Ungarn und den Balkanländern an die Handelskammern von Paris, Genf, Mailand, Venedig etc.

Bis zur Gegenwart hat man stets das Tal der Donau als die direkteste und bequemste Route zwischen dem westlichen Europa und der Balkanhalbinsel betrachtet. Die grossen internationalen Zugverbindungen und besonders der Orient-Express benutzen es auf eine Länge von fast 1500 km. von Ulm bis nach Belgrad.

Es genügt jedoch ein Blick auf die Karte von Europa, um zu erkennen, dass die direkteste Linie von Paris nach der serbischen Hauptstadt bedeutend südlich von München und Wien zieht. Die Städte, welchen diese Linie sich am meisten nähert, und welche deshalb dazu dienen könnten, sie abzustecken, sind Basel, Innsbruck, Klagenfurth und Agram.

Wenn man indessen nicht einmal versuchte, auf dieser zweiten Route einen Konkurrenzverkehr des

Orient-Express zu organisieren, so geschah dies deshalb nicht, weil die Schienenwege von Basel nach Innsbruck durch den Arlberg, von Innsbruck nach Klagenfurth durch den Brenner und das Pusstertal und von Klagenfurth durch die Karawanken starke Rampen und kleine Kurven haben, welche die Strecken verlängern und für den grossen internationalen Transitverkehr wenig geeignet machen, weshalb der Weg über Wien, wenngleich er sich noch weiter von der direkten Linie entfernt und selbst einen Umweg nach Budapest macht, noch immer dem andern vorzuziehen ist.

Wenn man im Gegenteil die europäische Eisenbahnkarte im Süden der Kette der Zentralalpen betrachtet, so bemerkt man, dass das Po-Tal annähernd dem Tal der Donau parallel ist, und dass es ihm nicht nachsteht weder an technischem Wert der Linie Mailand-Venedig, welche es durchzieht, noch an Wichtigkeit und Reichtum der durchzogenen Gebiete. Die Fortsetzung dieser Linie, die Linie von Mestre nach Nabresina (Triest) über Portogruaro und Cervignano folgt dem Ufer des adriatischen Meeres, um die kroatische Grenze zu erreichen. Die Bahn durchschneidet dann den Karst und die Carniole und geht hierauf von Steinbrück nach Belgrad ohne das geringste topographische Hindernis durch das Tal der Save.

Man kann also sagen, dass die langen Täler des Po und der Save, welche sich von Westen nach Osten folgen, gegenwärtig mit guten Linien versehen sind, und dass sich zwischen ihnen nur eine einzige Region befindet, welche verhältnismässig beschwerlich ist, das ist die Carniole.

Diese Linie ist deshalb wie geschaffen für den direkten Schnellverkehr von Mailand nach Belgrad.

Die Tatsache erlangt aber noch ein höheres Interesse, jetzt, wo die letzte Scheidewand für die direkte Verbindung Paris-Mailand mit dem Durchbruch des Simplon gefallen ist. Dadurch ist nun der Weg vollendet, den der grosse transversale Verkehrsstrom Europas nehmen muss, dadurch ist das letzte Glied geschmiedet in der grossen Verkehrskette, welche den ganzen Kontinent von Paris bis nach Konstantinopel durchzieht; und das Problem der direkten Kommunikation zwischen England und Frankreich einerseits und der Balkanhalbinsel andererseits durch Südeuropa ist weiter fortgeschritten, als man im allgemeinen annimmt, wie dies ein Vergleich dieser Linie mit der gegenwärtigen Linie des Orient-Express aufs deutlichste zeigt.

Gegenwärtige Linie des Orient-Express.

1. Paris-Strassburg	503 km.
2. Strassburg-Karlsruhe	98 "
3. Karlsruhe-Stuttgart	93 "
4. Stuttgart-Ulm	94 "

5. Ulm-München	147 km.
6. München-Linz	279 "
7. Linz-Wien	189 "
8. Wien-Marschegg	50 "
9. Marschegg-Budapest	232 "
10. Budapest-Maria-Theresiopel	175 "
11. Maria-Theresiopel-India	135 "
12. India-Belgrad	49 "

Total 2044 km.

Hierzu muss man dann noch die 15 km. hinzufügen von Wien-Staatsbahnhof nach Wien-Westbahnhof, so dass wir eine Gesamtdistanz von 2159 km. bekommen für die Strecke Paris-Belgrad.

Neu projektierte Linie durch den Simplon.

1. Paris-Dijon	315 km.
2. Dijon-Pontarlier	140 "
3. Pontarlier-Lausanne	72 "
4. Lausanne-Domodossola	186 "
5. Domodossola-Mailand	120 "
6. Mailand-Mestre (Venedig)	256 "
7. Mestre-Cervignano	102 "
8. Cervignano-Nabresina (Triest)	33 "
9. Nabresina-Steinbrück (über Laibach)	193 "
10. Steinbrück-Agram	76 "
11. Agram-Slav. Brod	204 "
12. Slav. Brod-Vinkovce	66 "
13. Vinkovce-India (über Mitrovitzza)	116 "
14. India-Belgrad	49 "

Total 1928 km.

Wir sehen also, dass der vorgeschlagene Weg eine Ersparnis von 131 km. bietet; er führt ausserdem durch die schönsten Partien der Schweiz und durch das herrliche Po-Tal, und wird sowohl wegen der grossen Abwechslung der durchquerten Gebiete, als auch wegen ihres milden Klimas, besonders während der rauhen Jahreszeit, eine grosse Anziehung auf das reisende Publikum ausüben. Dazu kommt noch, dass er zwei der grössten Häfen des Mittelmeeres, nämlich Triest und Venedig, berührt.

Es wird sich übrigens nicht um eine Verlegung des alten Verkehrsweges handeln, sondern um eine Verdoppelung; denn das unaufhörliche Wachsen des Verkehrsbedürfnisses und des Warenaustausches wird bald der einen wie der andern dieser beiden Linien einen genügenden Verkehr schaffen, wodurch auch zugleich der Einwand hinfällt, den man etwa in bezug auf einige Städte erheben könnte, dass deren Interessen verletzt würden.

Aber auch für den Verkehr von Amerika nach Oberitalien, Ungarn und dem europäischen Orient bildet dieser Weg die kürzeste und schnellste Verbindung. Eine nähere Betrachtung der Karte lehrt uns, dass die geeigneten Häfen für diesen Verkehr die

französischen des Atlantik sind, von denen Le Havre, Cherbourg, Brest und Nantes ihre kürzesten Verbindungen mit den genannten Ländern durch dem Simplon haben.

Wenn man bedenkt, dass Hamburg die Beziehungen der Neuen Welt mit dem Norden von Deutschland und einem Teil von Österreich monopolisiert, so ist es der Lage der Dinge gemäss, dass sich die Verbindungen von Amerika nach den Ländern der Donau und der Adriatik über die Häfen bewegen, die mit diesen Gebieten in gleicher Breite liegen.

Diese Betrachtungen zeigen also den praktischen Charakter und die eminente Wichtigkeit eines neuen, schnelleren Verkehrssystems zwischen Frankreich und dem Orient.

Dieser Weg wäre auch zugleich geeignet für das englisch-ostindische Felleisen, falls England sich entschliessen sollte, besonders wenn die Bagdadbahn bis Bassorah am persischen Golf vollendet sein wird, für diesen Verkehr den Weg über Brindisi durch den über Konstantinopel zu ersetzen.

X. Der Güterverkehr der Simplonbahn.

Bevor wir den Güterverkehr des Simplon festzustellen versuchen, wollen wir uns zunächst Rechenschaft geben über die bisherigen Verkehrsverhältnisse zwischen Italien und den Ländern nördlich der Alpen und besonders untersuchen, welchen Einfluss die Gotthardbahn auf den Transit des Mont Cenis sowie auf den Gesamttransit Frankreichs ausgeübt hat.

Vor Eröffnung der Gotthardbahn war Frankreich das Hauptdurchgangsland für den Verkehr zwischen England, Belgien und Holland einerseits und Italien andererseits.

Wenn auch der deutsch-italienische Verkehr zu meist durch den Brenner ging und den französischen Boden mied, so vollzog sich doch wiederum ein grosser Teil des schweizerisch-italienischen Verkehrs über Frankreich und den Mont Cenis. Ebenso ging auch ein nicht unbedeutender Verkehr der Schweiz, Deutschlands, Belgiens und Englands von und nach dem Orient durch Frankreich und über Marseille. Der französische Transit in diesen seinen beiden Hauptrichtungen ist durch die Eröffnung der Gotthardbahn aufs Empfindlichste getroffen. Wie wir aus der Tabelle XVI¹⁾ ersehen, ist der Gesamttransit Frankreichs von 1881—1886 fortwährend zurückgegangen und zwar von 320,000 t. im Jahre 1881 auf 220,000 t. im Jahre 1886, also um 100,000 t. oder um 31.25 %²⁾. Dem Werte nach fiel er in derselben Zeit von 752 Millionen Franken auf 585 Millionen, also um 167 Millionen Franken oder um 22.2 %. Dem Gewichte nach ging der französische Gesamttransit nach der Eröffnung der Gotthardbahn um nahezu 1/3 und dem Werte nach um mehr als 1/3 zurück.

Noch eklatanter sind die Zahlen für den Transit von und nach Italien. Derselbe fiel von 96,000 t. im Jahre 1881 auf 40,000 t. im Jahre 1886 oder um 58.3 %. Die Wertbewegung ging in derselben Zeit

¹⁾ Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les Puissances étrangères, 1880—1886.

²⁾ Vergl. auch Rüegg. Die Wirkungen der St. Gotthardbahn, S. 108 u. ff.

Tab. XVII. Überblick über den Rückgang und die Gestaltung des französischen Transits in der Zeit nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Jahrgang	Italien				Schweiz				Belgien				England				Total	
	von		nach		von		nach		von		nach		von		nach		Gewicht	Wert
	Gewicht	Wert																
	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.	Tonnen	Mill. Fr.
1880	53,019	137.2	31,938	93.3	29,716	292.5	181,045	146.1	93,441	74.4	25,946	23.1	15,615	69.2	19,282	177.1	309,163	746.2
1881	50,756	128.3	45,254	115.2	30,590	272.2	180,254	146.4	101,444	84.8	25,038	17.6	15,373	76.2	17,176	151.4	320,681	752.9
1882	43,335	84.7	36,250	104.0	29,715	251.3	147,277	104.5	87,274	87.1	22,213	16.9	13,759	64.6	16,219	128.2	278,799	708.6
1883	38,119	86.7	32,250	94.2	27,232	239.2	141,702	102.2	79,542	80.1	19,109	16.3	13,079	63.1	15,271	115.0	262,542	662.9
1884	30,926	53.5	14,818	64.3	26,829	222.3	128,575	88.3	67,108	73.2	17,050	19.4	11,246	50.7	20,071	124.7	230,204	575.1
1885	30,286	58.6	14,859	51.3	25,735	188.9	114,611	83.2	64,417	60.9	27,141	18.8	11,203	40.3	21,189	85.8	223,805	515.3
1886	27,210	64.7	13,459	38.8	30,816	245.3	110,639	88.9	73,661	51.2	25,875	19.4	8,747	34.7	19,076	119.4	220,509	585.4

von 243 Millionen auf 103 Millionen zurück, fiel also um 57.6 %. Besonders auffallend sind in unserer Tabelle XVII auch die Zahlen über den Werttransit Frankreichs von und nach der Schweiz, ferner diejenigen von und nach England.

Um uns nun ein detailliertes Bild speziell über die Veränderungen des französischen Transites durch den Mont Cenis zu verschaffen, lassen wir die unter Zugrundelegung der französischen Handelsstatistik zusammengestellten Zahlen in unserer Tabelle XVIII folgen.

Nach dieser Tabelle betrug der gesamte Mont Cenistransit in dem Jahre 1881 = 80,000 t. und im Jahre 1886 = 31,000 t. Der gesamte Transit von und nach Italien betrug nach Tabelle XVII in den entsprechenden Jahren 96,000 t. und 40,000 t., ging somit um 58.3 % zurück, während der Transitverkehr des Mont Cenis eine Einbusse von 61.23 % erlitt, also verhältnismässig stärker getroffen wurde. Der Gesamttransit von Marseille ging von 92,800 t. in den Jahren 1880/1881 auf 65,300 t. in den Jahren 1884 bis 1887 zurück, demnach nur um 29.64 %.

Diese Zahlen entsprechen den von uns schon an früherer Stelle gekennzeichneten Tatsachen¹⁾. Der Verkehr über den Mont Cenis und der über Marseille ist ein ziemlich verschiedener. In Culoz, dem Vereinigungspunkte der beiden Linien von Genua und von Marseille, teilt sich der Verkehr im wesentlichen in die beiden grossen Ströme, von denen der eine, der koloniale oder maritime nach Marseille tendiert, während der kontinentale seinen Weg über den Mont Cenis nimmt.

¹⁾ Vergl. S. 198 dieser Arbeit.

Da nun der Mont Cenis Marseille bereits den kontinentalen Verkehr abgenommen hatte, konnte es für diesen Verkehr nicht mehr unter dem des noch ferneren St. Gotthard zu leiden haben; während der Gotthard gerade auf diesem Gebiet dem Mont Cenis die schärfste Konkurrenz machte.

Was nun den maritimen Verkehr anbetrifft, so geht die Demarkationslinie zwischen Marseille und Genua-Gotthard in ziemlich gerader Linie von Basel durch die Schweiz auf Brig. Da Basel jedoch schon wieder im Schnittpunkt der Interessensphäre von Le Havre und Antwerpen liegt, so konnte der Einfluss des Gotthard in bezug auf Marseille sich nur auf einen bescheidenen Teil der Zentralschweiz beziehen, da der Osten der Schweiz schon vom Brenner und Triest abhing, der Westen aber Marseille erhalten blieb. Der Grund für die verschiedene Einwirkung des Gotthard auf den Mont Cenis und auf Marseille liegt also nicht in der grösseren oder geringeren Entfernung des einen oder des andern, sondern in ihrem verschieden gear- teten Verkehr.

Wie aus unserer Tabelle XVIII zu ersehen ist, hat der Verkehr aus Italien nach England über den Mont Cenis durch die Eröffnung der Gotthardbahn, absolut genommen, keine Beeinträchtigung erfahren, er ist sogar um ein Merkliches gestiegen. Wenn wir dennoch in der schweizerischen Handelsstatistik finden, dass bis zum Jahre 1889 in der Richtung aus Italien nach England ein jährlicher Verkehr von 8000 t. durch den Gotthardtunnel entstanden ist, so müssen wir annehmen, dass seit der Zeit der Eröffnung der Gotthardbahn der über das europäische Festland gehende Anteil des italienisch-englischen Güterverkehrs sich um diese 8000 t. jährlich gehoben hat.

Tab. XVIII. Der Mont Cenis-Transit und seine Veränderungen seit Eröffnung der Gotthardbahn.

Jahr- gang	Eintritt	Austritt über die französische Grenze nach				Austritt	Eintritt über die französische Grenze nach			
	in den M. Cenis aus Italien	Belgien	England	Deutsch- land	Schweiz	aus dem M. Cenis nach Italien	Belgien	England	Deutsch- land	Schweiz
1880	459,944	48,395	84,453	4771	316,257	292,862	89,999	67,695	3,561	127,359
1881	431,599	29,399	83,108	8853	307,298	372,101	141,034	80,430	12,621	124,374
1882	358,290	27,331	82,931	6313	237,769	319,254	138,232	61,574	4,884	92,193
1883	332,874	26,538	72,152	5974	235,316	307,441	131,986	59,267	4,450	80,235
1884	250,206	17,780	92,504	193	136,246	131,523	48,181	58,899	2,807	15,808
1885	206,111	14,437	104,448	191	83,422	101,256	19,808	51,335	2,681	25,206
1886	199,371	10,160	91,488	668	90,290	111,555	26,571	29,624	2,914	50,201
1887	263,647	4,554	68,052	235	180,257	123,483	19,869	38,798	3,416	40,011
1889	313,967	7,699	91,196	—	205,860	151,163	83,357	28,581	3,332	27,408
1904	353,084	8,367	140,158	2526	158,484	158,331	67,695	54,432	5,199	24,809

Der Verkehr in der nordsüdlichen Richtung fiel von 7400 t. in den Jahren 1880/1881 auf 3800 t. im Durchschnitt der Jahre 1888/1889, also um 3600 t. Der Verkehr aus England durch den Gotthard nach Italien hatte sich in dieser Zeit auf etwa 4000 t. entwickelt, was ungefähr der Verkehrseinbusse des Mont Cenis entspricht. Wenn nun Rüegg daraus den scheinbar sehr einleuchtenden Schluss zieht: „Von einer Steigerung des Überlandverkehrs aus England nach Italien kann somit keine Rede sein“, so glauben wir dennoch, dem nicht beipflichten zu können; denn eine Zunahme des englisch-italienischen Verkehrs von 400 t. in 9 Jahren wäre entschieden eine relative Abnahme.

Die Erklärung dieser auffallenden Tatsache ergibt sich uns sogleich von selbst, wenn wir den belgisch-italienischen Verkehr ins Auge fassen. Der durch den Gotthard gehende englisch-italienische Verkehr nimmt bekanntlich seinen Weg zum grössten Teil über die belgischen Häfen und vielleicht auch zum geringen Teil über die niederländischen. Der englisch-italienische Güterverkehr im Transit durch Belgien hob sich von 4 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1879/1881 auf 51.7 Millionen im Durchschnitt der Jahre 1886/1888, das wäre eine Zunahme von etwa 47 Millionen. Wenn nun aber der gesamte englische, über französische Häfen und französisches Territorium gehende Güterverkehr im Werte von 236.9 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1880/1881 auf 152.3 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1884/1887 gefallen ist, also einen Ausfall von 84.6 Millionen Franken aufweist, so könnte man gegenüber der 47 Millionen Franken Vermehrung auf eine Verminderung des englisch-italienischen Güterverkehrs schliessen. Der durch den Mont Cenis gehende belgisch-italienische Handelsverkehr in beiden Richtungen betrug in den Jahren vor Eröffnung der Gotthardbahn jährlich 15,400 t., im Durchschnitt der Jahre 1887/1889 beträgt dieser nämliche Verkehr aber nur noch 5300 t. Dieser Verkehrsverminderung von 10,100 t. steht nun auf der andern Seite ein auf der Gotthardlinie neu herangewachsener belgisch-italienischer Verkehr in der Grösse von 29,311 t. im Durchschnitt der Jahre 1887/1889 gegenüber, so dass gemäss dieser Statistik Rüegg zu dem Schluss kommt: „Wir haben somit zwischen Belgien und Italien einen neu erstandenen Überlandsverkehr zu verzeichnen von

29,311 t.
— 10,100 „

19,211 t.“

Wenn Rüegg „diese bedeutende Hebung des Überlandverkehrs zwischen Belgien und Italien“ „über-raschend“ findet und glaubt, „dass die Schifffahrt zwischen diesen beiden Ländern einen Teil ihrer Frachten

an die Gotthardbahn hat abtreten müssen“, so glauben wir, dass es wohl sehr naheliegend ist, dass ein Teil des englisch-italienischen Verkehrs unter der Marke der belgischen Waren in die Verkehrsstatistik eingetragen ist; denn bei dem verhältnismässig niedrigen Eingangszoll in Belgien zieht es der Zwischenhandel unter Umständen der Einfachheit halber vor, den Zoll zu bezahlen, um die Waren dann in den freien Verkehr eintreten lassen zu können.

Daraus erklärt sich dann auch, dass wir bei dem italienisch-englischen Verkehr, den wir aus der französischen und schweizerischen Statistik haben feststellen können, einen nicht unwesentlichen Zuwachs finden, während der englisch-italienische stabil geblieben ist; ein Teil dieses Verkehrs ändert eben sogleich in Belgien seine Marke.

Zur Berechnung der Transportmenge, welche man billigerweise für die Simplonbahn beanspruchen kann, beginnen wir mit einer Prüfung des Verkehrs, der bisher seinen Weg durch den Mont Cenis genommen hat, und der notwendigerweise zum Teil auf den Simplon übergehen muss.

Da eine Anfrage bei der P. L. M. um Überlassung etwaigen statistischen Materials zur Feststellung des Mont Cenis-Verkehrs leider ohne Erfolg war, so müssen wir mangels offizieller statistischer Angaben auf dem Wege der Induktion, wie beim Personenverkehr, den Güterverkehr zu ermitteln suchen.

Nach den Ergebnissen der französischen Transitstatistik ¹⁾ betrug der gesamte Transit Frankreichs durch den Mont Cenis im Jahre 1904: 501,415 q. Der gesamte Transit von und nach Italien betrug in demselben Jahre 595,520 q., der französisch-italienische Transit vollzieht sich somit zu 84.2 % durch den Mont Cenis und nur 15.8 % fallen auf den Seeweg und auf die Linie Genua-Toulon. Die gesamte Einfuhr aus Italien

	q.
nach Frankreich betrug im Jahre 1904	1,572,527
Die Ausfuhr nach Italien im selben Jahr	1,606,900
	3,179,427
Das gibt zusammen	
Rechnen wir dazu den Transit durch den Mont Cenis	501,415
so erhalten wir einen Gesamtverkehr zu Lande zwischen Italien und Frankreich von	3,680,842
Davon gingen durch die Schweiz ²⁾	129,011
so dass für den Mont Cenis und die Mittelmeerbahn noch ein Verkehr übrig bleibt von	3,551,831

¹⁾ Tableau général du commerce et de la navigation 1904.
²⁾ Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande 1904.

Wenn wir nun in Anbetracht dessen, dass der Mont Cenis den bei weitem grössten Teil des Transitverkehrs von und nach Italien besorgt, und dass er der direkteste Weg bisher von Italien nach Paris und dem Herzen Frankreichs war, ihm von dem gesamten Landverkehr Frankreichs mit Italien 2,000,000 q. und der Linie Genua-Toulon 1,552,000 q. zuweisen, so glauben wir, nicht zu weit von der Wahrheit entfernt zu sein.

In dem „Gutachten“ betreffend die Rentabilität der Lötschbergbahn hat Teuscher, gestützt allerdings auf unvollständige Zahlen, den Mont Cenisverkehr von 1898 auf 2,600,000 q. geschätzt.

Die Experten Colombo, Garnir und Pontzen sagen darüber in ihrer „Antwortschrift“: „Nun betrug dieser Verkehr im Jahre 1898 nicht mehr als 1,470,000 q. Seither hat er sich teilweise entwickelt und im Jahre 1902 ungefähr 1,840,000 q. erreicht.“ Bei einer gleichen Verkehrszunahme der Jahre 1902—1906 wie in den Jahren 1898—1902 hätte also der Mont Cenisverkehr die von uns geschätzte Verkehrsmenge bereits überschritten.

Mit Rücksicht auf die Herkunft und Bestimmung verteilt sich der Verkehr über Modane im Jahre 1904 folgendermassen:

	q.
Verkehr mit der Schweiz	183,293
Verkehr mit Deutschland	7,725
Verkehr mit Belgien	76,062
Verkehr mit England	194,590
Verkehr mit Paris	140,000 ¹⁾
Verkehr mit verschiedener Herkunft und Bestimmung	1,398,330
	2,000,000

In den 1,398,330 q., oder nehmen wir rund 1,400,000 q., deren Herkunft und Bestimmung in der Statistik nicht besonders bezeichnet werden, sind etwa 440,000 q. Kohlen inbegriffen, welche von Südfrankreich nach dem Piemont aufgegeben werden, und ungefähr 60,000 q. Wein, fast ausschliesslich nach Südfrankreich bestimmt, also zusammen 440,000 + 60,000 = 500,000 q., von denen wir für den Simplon 2 % oder 10,000 q. rechnen. Es bleiben uns nun noch 900,000 q., für welche die besonderen Gebiete der Herkunft und Bestimmung nicht genauer festgestellt werden können.

Da wir (s. S. 201) die Grenze zwischen Mont Cenis und Simplon als ungefähr in gerader Linie von Genf nach Nantes gehend bestimmt haben, so bleiben wir

¹⁾ Diese Zahl, sowie die folgenden Ausführungen, sind angelehnt an die „Antwortschrift“ der Herren Colombo, Garnir und Pontzen.

sicher hinter der Wirklichkeit zurück, wenn wir der Simplonzone von dem Verkehr der 900,000 q. 500,000 q. zuweisen; denn dieses Gebiet umfasst die nördlichen, nordöstlichen und östlichen Departements von Frankreich, die zu den industriell und kommerziell bedeutendsten gehören, und die einen grossen Verkehr mit Italien haben.

Nach der Eröffnung der Simplonbahn wird der Verkehr der Schweiz mit Italien via Modane notwendigerweise fast vollständig aufhören. Wir halten uns für berechtigt, dem Simplon von diesem Verkehr zuzuweisen rund 150,000

Von dem Verkehr mit Deutschland glauben wir $\frac{3}{4}$ berechnen zu können oder rund 5,800

Desgleichen berechnen wir den Verkehr mit Belgien mit $\frac{3}{4}$ oder rund 57,000

Für den Verkehr mit England beanspruchen wir $\frac{2}{3}$ oder rund 130,000

Da für die Verbindung Paris-Mailand der Simplon der kürzeste Weg ist, so schreiben wir ihm etwa $\frac{2}{3}$ des Verkehrs von und nach Paris zu oder rund 100,000

Mit Einbeziehung der von uns schon oben von dem französisch-italienischen Verkehr für den Simplon veranschlagten 510,000

würde also der Simplon dem Mont Cenis einen Gesamtverkehr abziehen von 952,800

Die Experten Garnir, Colombo und Pontzen haben auf ähnliche Art und Weise den mutmasslichen Verkehr, der der künftigen Lötschbergbahn von dem gegenwärtigen Verkehr des Mont Cenis zufallen wird, mit 460,000 q. veranschlagt, also mit etwa der Hälfte des von uns für den Simplon berechneten Anteils. Dies ist nun keineswegs ein Widerspruch, sondern beide Berechnungen geben annähernd dasselbe Resultat. Die Linie via Lötschberg ist nur eine Zufahrtslinie zum Simplon, die mit den Linien über Pontarlier bezw. Jougne-Vallorbe-Lausanne-Brig und Genf-Lausanne-Brig wird konkurrieren müssen. Und bei Beantwortung dieser Frage, in welchem Verhältnis dies geschehen wird, kommt Teuscher in seinem Gutachten in Würdigung aller Umstände zu dem Resultat: „Ein Ausschluss der einen Linie gegenüber der andern in fraglichem Verkehr (wohlverstanden handelt es sich hierbei stets nur um den Transitverkehr) ist nicht anzunehmen, dagegen eine Verkehrsteilung für Personen und Güter je zur Hälfte zwischen beiden Routen. Diese Annahme erscheint nicht nur in dem Falle, wo die Abkürzung Frasne-Vallorbe unterbleibt, sondern selbst im Falle des Zustandekommens dieses Projektes als gerechtfertigt“. Es müssten also demnach schon die

beiden Linien Lötschberg und Jougne-Vallorbe-Lausanne-Brig einen Verkehr von 920,000 q. vom Mont Cenis ablenken und dem Simplon zuwenden. Da nun ein guter Teil des jetzigen schweizerisch-italienischen Verkehrs via Mont Cenis und vielleicht auch ein Teil des französisch-italienischen Verkehrs andere Wege nehmen wird: St-Maurice-Bouveret-Genf oder Lausanne-Genf oder Lausanne-Freiburg etc., so können unsere Zahlen im Vergleich zu denen der Experten keineswegs als zu hoch gegriffen angesehen werden.

Schliesslich dürfte es sich auch rechtfertigen, über den jetzigen Verkehr hinaus noch einen Ansatz für neuen, vermehrten Gütertransit in den Richtungen Frankreich-Italien via Simplon aufzunehmen. Wenn man erwägt, welche kommerzielle und industrielle Bedeutung einzig nur den beiden Plätzen Paris und Mailand zukommt, und dass die Distanz zwischen diesen beiden Hauptemporien via Simplon im Vergleich zur dermaligen Route via Mont Cenis um mehr als 100 km. effektiv abgekürzt wird, so genügt dies allein schon zur Begründung der Annahme einer dadurch bewirkten Vermehrung des bezüglichen Güterverkehrs. Berechnen wir diesen neuen Güterverkehr noch mit etwa 50,000 q., so erhalten wir einen Gesamtgüterumlauf des Simplon aus der früheren Mont Cenis-Zone von rund 1,000,000 q.

In der französischen Transitstatistik finden wir ferner, dass im Jahre 1904 von Marseille nach der Schweiz spedierte sind:

	q.
Marseille-Bellegarde	2,088,877
Marseille-Pontarlier	20,639
Marseille-Delle	5,563
	2,115,079

und in umgekehrter Richtung:

Bellegarde-Marseille	67,734
Pontarlier-Marseille	457
Morteau-Marseille	340
Delle-Marseille	687
	69,228

Der Verkehr über Cette nach der Schweiz stellt sich folgendermassen:

Cette-Bellegarde	406,202
Cette-Pontarlier	2,867
Cette-Delle	1,563
	410,632

und in umgekehrter Richtung:

Bellegarde-Cette	3,027
Pontarlier-Cette	15
	3,042

Wir haben also einen Gesamtverkehr:

von der Schweiz mit Marseille von	2,184,307
von der Schweiz mit Cette von	413,674
	Total 2,597,981

Von Marseille aus bestand dieser Verkehr grösstenteils in Cerealien vom Schwarzen Meer und Amerika und in Petroleum und seinen Derivaten russischen Ursprungs (Kaukasus); von Cette aus handelte es sich vornehmlich um spanische Weine, welche von Barcelona kamen.

Die Experten Colombo, Garnir und Pontzen sagen über diesen Verkehr: „Es unterliegt also keinem Zweifel, dass der grössere Teil dieses Verkehrs (gemeint ist der Verkehr von 1902 von 2,400,000 q.) unwiderruflich bestimmt ist, von Marseille und von Cette auf Genua überzugehen, und wir werden sicherlich sehr bescheiden sein, wenn wir davon für die Berner Alpenbahn ein Viertel oder 60,000 t. in Anspruch nehmen.“¹⁾

Wir können jedoch den Anspruch der Experten in diesem Falle nicht gerade für sehr bescheiden halten, da sich der Hauptverkehr dieser beiden französischen Hafenplätze über Bellegarde vollzieht, also in erster Linie wohl ein Verkehr mit der welschen Schweiz ist und somit wohl in die Simplonzone fällt, aber sicher nur zum kleinen Teile in die Lötschbergzone. Da indes auch fernerhin Marseille und Cette im Bunde mit der mächtigen Compagnie P. L. M. ihren Einfluss auf die Schweiz nicht ganz verlieren werden, sondern, und zwar weniger infolge ihrer günstigen Lage als besonders infolge ihrer überlegenen Aktivität, einen Teil des schweizerischen Marktes behaupten werden, so veranschlagen wir den von diesem Verkehr an die Simplonbahn übergehenden Teil auf die Hälfte oder auf rund 1,300,000 q.

Nach Deutschland gingen im Jahre 1904	q.
über Marseille	76,974
über Cette	102,929

und den umgekehrten Weg nahmen

über Marseille	8,293
über Cette	1,107

Das gibt einen Gesamtverkehr dieser beiden Häfen mit Deutschland von 189,306

Da jedoch der Simplon im Verkehr mit Deutschland keinerlei Vorteile gegenüber dem Gotthard bietet mit bezug auf Genua, so kann der Anteil des Simplon an diesem Verkehr, wenn ein solcher überhaupt zu konstatieren ist, nur ganz unbedeutend sein, und wir setzen

¹⁾ S. Berner Alpendurchstich, S. 21.

ihn deshalb mehr der Vollständigkeit als seiner Bedeutung wegen mit 10,000 q. an.

Was nun den Transitverkehr durch die Schweiz von und nach Italien anbetrifft, so betrug derselbe im Jahre 1904

	q.	q.
Frankreich-Italien	116,120	
Italien-Frankreich	12,891	
	<hr/>	129,011
Belgien-Italien	116,022	
Italien-Belgien	187,695	
	<hr/>	303,717
England-Italien	117,961	
Italien-England	58,174	
	<hr/>	176,135
Deutschland-Italien	2,243,613	
Italien-Deutschland	710,610	
	<hr/>	2,954,223
		<hr/>
Total		3,563,086 ¹⁾

In dem Jahresbericht der Gotthardbahn finden wir für das Jahr 1904 folgende Angaben über den Gütertransit:

	Von Italien	Nach Italien
Deutschland und weiter	110,376 t.	250,631 t.

Das ergibt einen Gesamttransit von 3,610,070 q.

Von dem Gesamttransit Italien-Frankreich und vice versa nehmen wir für den Simplon $\frac{2}{3}$, das sind in runder Zahl 86,000

Von dem Verkehr Italien-Belgien in beiden Richtungen glauben wir $\frac{1}{3}$ für den Simplon berechnen zu können, und dies um so mehr, da, wie wir auf S. 228 nachgewiesen, wir allen Grund haben, anzunehmen, dass in dieser Angabe des belgisch-italienischen Verkehrs auch englische Waren miteingeschlossen sind, das gibt rund 100,000

Den italienisch-englischen Verkehr der Simplonbahn schätzen wir auf $\frac{4}{7}$ des Gesamttransites oder auf rund 100,000

Da das Eingangstor des deutsch-italienischen Transites durch die Schweiz, Basel, fast für ganz Italien seine kürzeste Verbindung durch den Gotthard hat, so werden wir uns mit 1 % dieses Verkehrs für die Simplonbahn bescheiden, das gibt etwa 30,000

Wir erhalten somit für die Simplonbahn einen Anteil des Transitverkehrs der Schweiz von und nach Italien insgesamt von 316,000

¹⁾ In diesen Angaben sind die Waren, die nach Stück und hl. in die Statistik eingetragen sind, nicht mit einbegriffen.

Gemäss der schweizerischen Handelsstatistik betrug im Jahre 1904 die schweizerische Einfuhr aus Italien 2,794,422

Die Ausfuhr nach Italien betrug im selben Jahr 3,582,309

sodass sich der Generalhandel der Schweiz mit Italien belief auf 6,376,731

Von diesem Verkehr gingen durch den Mont Cenis 183,293

sodass uns nach Abzug dieses Teiles noch verbleiben 6,193,438

In der Statistik der Gotthardbahn finden wir einen Transitverkehr von Italien nach der Schweiz von 2,210,030 und von der Schweiz nach Italien von 610,160

Insgesamt 2,820,190

Die grosse Differenz zwischen dem Generalhandel der Schweiz mit Italien und dem Transitverkehr dieser beiden Länder über die Gotthardbahn, die bisher die einzige grosse Verkehrsader für diese Beziehungen war, erklärt sich sogleich, wenn wir den Verkehr der einzelnen Stationen der Gotthardbahn betrachten; wir heben daraus nur hervor, dass z. B. der Güterverkehr von Brunnen im Jahre 1904 = 2,886,950 q. betrug und der von Lugano 769,500 q.

Da uns leider für die Feststellung der Herkunfts- und Bestimmungsgebiete dieses Verkehrs jeder Anhaltspunkt fehlt, so setzen wir den Anteil der Simplonbahn mit Rücksicht auf die Grösse der Simplonzone im Vergleich zur Gotthardzone sowie in Analogie mit den verschiedenen Annahmen der einzelnen Expertisen für die Simplon- und die Lötschbergbahn auf etwa $\frac{1}{3}$ des schweizerisch-italienischen Gesamttransites der Gotthardbahn, oder auf rund 550,000 q., an. Dass die Zahlen 316,000 und 550,000 nicht zu hoch gegriffen sind, zeigt uns auch der Verkehr der Gotthardbahn mit Genua, welcher im Jahre 1904 betrug

nach Genua	175,140 q.
und von Genua	2,132,460 q.

Stellen wir nun die einzelnen Teilergebnisse, zu welchen wir nacheinander bezüglich des Güterverkehrs für die verschiedenen internationalen Beziehungen der Simplonbahn gelangt sind, zusammen, so erhalten wir:

1. Französisch - italienischer Verkehr (Transitverkehr mit eingeschlossen) bisher via Mont Cenis 1,000,000
2. Schweizerischer und deutscher Transitverkehr durch Frankreich bisher über Marseille 1,300,000

Übertrag 2,300,000

	q.
	Übertrag 2,300,000
3. Französisch - italienischer, belgisch-italienischer, englisch-italienischer u. deutsch-italienischer Transitverkehr durch die Schweiz, gegenwärtig via Gotthard	316,000
4. Schweizerisch - italienischer Verkehr, gegenwärtig via Gotthard	550,000
5. Neuer Verkehr für die zuletzt genannte Verbindung	200,000
	Gesamttotal 3,376,000

Wir haben den neuen Verkehr, den die Simplonbahn für die Verbindung der Schweiz mit Italien erzeugen wird, auf 200,000 q. geschätzt. Es steht fest, dass die grossen Verkehrswege in den Zonen, welche sie durchfahren oder verbinden, stets eine Ausbeutung der Naturschätze hervorrufen, die bis dahin wegen der Transportschwierigkeiten brach gelegen haben, ebenso die Erstellung von industriellen Etablissements im Gefolge haben, die später wichtige Verkehrsquellen werden. Wenn auch eine derartige Entwicklung eine geraume Zeit gebraucht, und man keineswegs schon in der ersten Zeit des Betriebes auf eine solche Vermehrung rechnen kann, so liegt es doch nahe, dass man diese künftigen Faktoren als Verkehrselemente, die nach einer Anzahl von Jahren gesichert sein werden, mit in Rechnung zieht.

Soll nun der Güterverkehr in Fluss kommen, so ist eine der Hauptbedingungen für die Simplonbahn, dass sie auf Grund einer richtigen Tarifpolitik diesen Verkehr mobil zu machen in der Lage ist. Bei der Tariffestsetzung bildete nun das leitende Motiv, die Simplontarife in Einklang zu setzen mit den Tarifen der Gotthard- und der Mont Cenis-Bahn.

Die Gotthardbahn berechnet für den gesamten über ihr Netz gehenden Güterverkehr aus und nach Italien von Chiasso und Pino, transit bis Luzern, Immensee und Zug, transit die gegenüber den Taxen der Bundesbahnen erheblich niedrigeren Grundtaxen der preussischen Staatsbahnen. Mit Rücksicht hierauf wurde bei Ermittlung der Tarifgrundlagen wie folgt vorgegangen:

Für den Güterverkehr Schweiz-Italien und umgekehrt werden die Taxen der effektiven 195 Kilometer langen Strecke von Pino, transit-Luzern, transit sowohl bezüglich des allgemeinen Tarifs als auch der Ausnahmetarife auf die gleich lange Distanz ab Iselle übertragen. Für die Distanzen der über 195 Kilometer von Iselle abliegenden Stationen Rolle, Arnex, Chavornay, Lucons Romont etc. werden anschliessend — gleich wie es beim Gotthardverkehr in Luzern geschieht — die normalen höhern Taxen der Bundesbahnen angestossen. Dass man Luzern als Ausgangspunkt

wählte, ergibt sich von selbst, da der Verkehr nach der westlichen Schweiz, der für die Konkurrenz mit dem Simplon einzig in Frage kommt, sich über diesen Punkt bewegt.

Dass man es jedoch auf Pino und nicht auf Chiasso abstellte, ist wenig einleuchtend, da doch der Verkehr über den Gotthard von und nach Mailand, dem Zentralpunkt des norditalienischen Handels ausschliesslich über Chiasso geht, und nicht das ist für den Simplon ausschlaggebend, dass er in Domodossola oder Iselle den Markt beherrscht, sondern dass er Teil hat an dem grossen Verkehrsstrom von und nach Mailand.

Wir halten also entschieden dafür, dass man die niedrigeren Taxen der Gotthardbahn auch auf der Simplonbahn entsprechend der Strecke Chiasso-Luzern auf eine Entfernung von 225 Kilometer hätte anwenden müssen, mindestens hätte jedoch eine Durchschnittslänge zwischen den Entfernungen Luzern-Pino und Luzern-Chiasso Anwendung finden müssen.

Was nun den Verkehr Deutschland-Italien und umgekehrt anbetrifft, so werden auf den Gotthardrouten für die gesamten schweizerischen Transitstrecken von Basel etc. bis Chiasso und Pino die preussischen Grundtaxen gewährt. Hieraus ergab sich nach Analogie der beim schweizerisch-italienischen Güterverkehr angewendeten Grundsätze sowie mit Rücksicht auch auf die Konkurrenz ohne weiteres die Notwendigkeit für den durch den Simplon gehenden, die Schweiz transitierenden Güterverkehr von Iselle bis Genf, Vallorbe, Les Verrières, Delle und Basel die preussischen Grundtaxen anzuwenden unter Einrechnung des vertraglichen Distanzzuschlages von 22 Kilometer.

Wenn man nun auch mit dieser Regelung der Tarifffrage erzielt hat, dass der Simplon mit bezug auf den östlichen Rivalen, den Gotthard, konkurrenzfähig ist, und dass der durch den Simplon gehende Verkehr der Westschweiz — abgesehen von der kleinen von uns bemerkten Abweichung — gleich behandelt wird wie der durch den Gotthard gehende Verkehr der Zentral- und Ostschweiz, so vermischen wir jedoch eine Gleichstellung des Simplon mit seinen westlichen Konkurrenten; denn wie wir schon S. 198 nachwiesen, handelt es sich für diesen Verkehr bei der Simplonbahn in erster Linie um die Konkurrenz mit der Linie Marseille-Genf und nicht um den Mont Cenis; und in diesem Kampfe ist der Simplon völlig ohnmächtig.

Wenn die Simplontarife den Mont Cenis-Tarifen angepasst sind, so ist das eingetroffen, was die Italiener von einer Mont Blanc-Bahn befürchteten und weshalb sie dieser ihre Unterstützung versagten, sie haben in der Simplonbahn eine Verdoppelung der Mont Cenis-Bahn. Man hätte eben schweizerischerseits bedenken sollen, dass die mächtige P.-L.-M. durch Differenzial-

tarife zum Vorteil Marseilles und zum Nachteil Genuas den Verkehr mit dem Hafen der letzteren Stadt durch den Mont Cenis zur vollkommenen Bedeutungslosigkeit herabdrückt.

Wenn man findet, dass der vielleicht am meisten angewendete Tarif für Getreide z. B. mit der Bestimmung nach Lausanne folgende Taxen hat:

Genua-Lausanne ¹⁾ . . . Fr. 2. 23 per 100 kg.

Marseille-Lausanne ²⁾ . . . „ 1. 90 „ 100 „

so dass also die Taxen per Waggon à 10 t. um Fr. 33 zu gunsten von Marseille sind, so kann man die arge Enttäuschung verstehen, welche die so schnellst erwarteten Tarife via Simplon den schweizerischen Kolonialhäusern, Getreidehändlern und Mühlenbesitzern verursachten. Bei einer solchen Tarifpolitik begreift man die Erscheinung, dass der Güterverkehr, soweit die Erfahrungen bis jetzt reichen, hinter allen Erwartungen zurückbleiben musste.

Und wenn in der Ständeratssitzung vom 26. Juni 1906 auf eine Anfrage Lachenals der Präsident des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen v. Arx erwiderte, die Taxen auf der Simplonbahn seien mit aller Sorgfalt festgesetzt, und es sei dabei auf die Übereinstimmung mit den Taxen der Gotthardbahn besonders Rücksicht genommen worden, richtig sei allerdings, dass, mit bezug auf die Zufuhr nach Genf und Lausanne, Genua mit Marseille nicht konkurrieren könne, den Bundesbahnen sei es aber nicht möglich, durch Herabsetzung der Taxen auf der Simplonlinie in dieser Hinsicht eine Gleichstellung herbeizuführen, ohne sich selbst zu schädigen; schuld an der mangelhaften Konkurrenzfähigkeit Genuas sei auch der dort bestehende permanente Wagenmangel — so meinen wir doch, dass man bei Feststellung der Tarife es auch auf die Linie Marseille-Genf hätte abstellen müssen.

Dass die Bundesbahnen nicht frei sind von der Schuld an der gänzlichen Konkurrenzunfähigkeit Genuas und des Simplons auf dem Schweizer Markt erhellt aus folgenden Zahlen.

Der Tarif für Getreide via Genua beträgt:

Genua-Iselle . . . 258 km. Fr. 0. 89 per 100 kg.

Iselle-Lausanne . . 190 „ „ 1. 34 „ 100 „

Doch wird man hier einwenden: Ein Vergleich auf dieser Basis ist nicht zulässig; denn im ersten Falle haben wir Transittarife und im zweiten gewöhnliche Tarife. Nun, ein Vergleich der Transittarife ergibt ein ähnliches Resultat:

Genua-Iselle transit 258 km. Fr. 0. 89 per 100 kg.

Iselle-Genf „ 250 „ „ 1. 18 „ 100 „

¹⁾ Die effektive Distanz Genua-Lausanne beträgt 426 km.

²⁾ Die effektive Distanz Marseille-Lausanne beträgt 579 km.

Wir halten also dafür, dass die schweizerischen Tarife der Simplonbahn auf alle Fälle ermässigt werden müssen; denn ist es an und für sich schon schwer, den Güterverkehr von seinen gewohnten Bahnen abzulenken, so wird dies einfach unmöglich sein, wenn die natürlichen Vorteile einer Linie durch zu hohe Tarifsätze mehr als aufgewogen werden; und ein grosser Verkehr mit geringen, allerdings immer noch einen Überschuss ergebenden Einnahmen ist vielleicht doch noch mehr wert als gar kein Verkehr. Dass die Tarife noch ohne Schaden für die Bundesbahnen erniedrigt werden können, zeigt uns der Vergleich der gewöhnlichen mit den Transittarifen. Und hat nicht auch Italien, das nicht nur seine Subventionen zu dem Bau der Simplonbahn gegeben hat, sondern auch jetzt noch eine jährliche Subvention von Fr. 66,000 gibt, einen Anspruch auf diese Herabsetzung?

Wir müssen hier von vornherein darauf verzichten, den Güterverkehr der Simplonbahn für die Anwendung von Spezialtarifen klassifizieren zu wollen, und müssen uns bescheiden, eine Durchschnittstaxe für den Gesamtverkehr Italiens mit der Schweiz und eine solche für den Transitverkehr aufzustellen.

Die Einnahmen pro Tonne und Kilometer betragen auf der Gotthardbahn im Jahre 1904 = 7.28 Cts. und im Jahre 1905 = 7.1 Cts. Da wir jedoch den Tarifsatz der Gotthardbahn für die Simplonbahn als unannehmbar bezeichnen müssen, so haben wir in Anlehnung an die Taxen in dem „Rapport de la direction . . .“ für den Verkehr Schweiz-Italien einen Durchschnittssatz von 6.5 Cts. pro Tonne und Kilometer und für den internationalen Transit einen solchen von 5.7 Cts. angenommen. Unter Zugrundelegung dieser Taxen erhalten wir:

Verkehr der Schweiz mit Italien		q.
bisher via Modane		150,000
„ „ Marseille und Cete		1,300,000
„ „ Gotthard		550,000
neu zu erwartender Verkehr		200,000
	à 0.65 Cts. = Fr. 14,300.	<u>2,200,000</u>

Transitverkehr durch die Schweiz		
bisher via Modane		850,000
„ „ Marseille und Cete		10,000
„ „ Gotthard		316,000
	à 0.57 Cts. = Fr. 6703.	<u>1,176,000</u>

Wir bekommen also eine Einnahme aus dem Güterverkehr pro Bahnkilometer von . . . Fr. 21,003

Wir nehmen auch hier wie beim Personenverkehr als Gebiet der Simplonbahn die 190 Tarifkilometer

lange Strecke Lausanne-Iselle. Da der Gesamtverkehr, auch der zwischen der Schweiz und Italien, die Strecke von Iselle nach Brig von 44 Kilometer passieren muss, so bringen wir die Einnahmen zunächst für diese Strecke in Anrechnung, sie betragen für die 2,200,000 q. des schweizerisch-italienischen Verkehrs Fr. 14,300. 44 = Fr. 629,200.

Nehmen wir nun an, ein Fünftel dieses Verkehrs erstreckte sich auf das Wallis, und zwar gleichmässig verteilt auf die Strecke Brig-Lausanne von 146 Kilometer, so würde dieses Fünftel im Durchschnitt nur 73 Kilometer durchlaufen. Wir bekämen somit für den Gesamtverkehr der Schweiz mit Italien auf dieser Strecke noch einen durchschnittlichen Parcours von $\frac{4 \times 146 + 73}{5} = 131$ Kilometer, die eine Einnahme von Fr. 14,300 \times 131 = Fr. 1,873,300 ergeben.

Der Transitverkehr benutzt natürlich mit Ausnahme des geringen Teiles, der etwa nach Savoyen geht, die ganze Strecke und ergibt somit Fr. 6703 \times 190 = Fr. 1,273,570.

Wir erhalten also eine Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr von Fr. 629,200
 „ 1,873,300
 „ 1,273,570
 Fr. 3,776,070

XI. Der Tiertransport¹⁾.

Der Tiertransport auf der Simplonbahn wird ein verhältnismässig sehr beträchtlicher sein. Es kommt für diesen Verkehr sowohl die Einfuhr von italienischem Vieh nach der Schweiz, als auch die Ausfuhr von schweizerischem Vieh nach Italien in Betracht. Laut der Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande betrug, wie die Tabelle XIX zeigt, im Durchschnitt der Jahre 1902—1904 die Einfuhr von italienischem Vieh nach der Schweiz: an Grossvieh (Pferde, Maulesel, Füllen, Esel, Ochsen, Stiere, Kühe, Rinder) 32,712 Stück, und an Kleinvieh (Jungvieh, Mastkälber und Schweine über 60 kg. Gewicht, Schweine bis 60 kg., Schafe etc.) 79,221 Stück, und hinwieder betrug die Ausfuhr von schweizerischem Vieh nach Italien: an Grossvieh (gleiche Kategorien wie oben) 4444 Stück und an Kleinvieh (ebenfalls gleiche Kategorien wie oben) 6438 Stück. Ein- und Ausfuhr zusammengerechnet,

¹⁾ Vergl. Teuscher: „Gutachten betreffend die Rentabilität der Lötschbergbahn“. Seite 66.

betrug also der Tierverkehr der Schweiz mit Italien im Durchschnitt dieser Jahre: an Grossvieh 37,156 Stück und an Kleinvieh 85,659 Stück: total 122,815 Stück.

Tabelle XIX.

Übersicht über den Tierverkehr zwischen der Schweiz und Italien.

Jahr	Import nach der Schweiz		Export nach Italien		Totalverkehr
	Grossvieh	Kleinvieh	Grossvieh	Kleinvieh	
1902	29,864	103,302	5278	6531	144,975
1903	45,099	76,764	4309	5951	132,123
1904	23,173	57,598	3747	6833	91,351
Durchschnitt 1902—1904	32,712	79,221	4444	6438	122,815

Wir können wohl annehmen, dass dieser schweizerisch-italienische Tierverkehr überwiegend durch die Bahnen vermittelt wird, und zwar für den grössten Teil der Schweiz durch die Gotthardbahn und für Genf sowie für den Genf zunächst gelegenen Teil der Westschweiz durch den Mont Cenis. Es trifft dies sicher zu, soweit es sich bei der Einfuhr um die zwei Hauptposten des italienischen Schlachtviehs, d. h. um Ochsen und Schweine und bei der Ausfuhr die ebenfalls quantitativ beträchtlichen Ansätze der Kühe und des Jungviehs handelt.

Wenn auch ein Teil des bezüglichen Tierverkehrs, nämlich der an der schweizerisch-italienischen Grenze, die Bahnen nicht benutzt, so dürfte doch dieser Teil mit $\frac{1}{5}$ des Gesamtverkehrs reichlich bemessen sein. Zieht man dieses Fünftel von den obigen Gesamtzahlen ab, so verbleibt ein durch die Bahnen vermittelter Tierverkehr der Schweiz mit Italien von rund 30,000 Stück Grossvieh und 68,500 Stück Kleinvieh, zusammen also von 98,500 Tieren. Dass diese Zahl jedenfalls nicht zu hoch gegriffen ist, erhellt auch aus dem Umstande, dass im Durchschnitt der Jahre 1902—1904 nach den Geschäftsberichten der Gotthardbahn die beiden Grenzstationen Chiasso und Ranzo-Gerre frontière, wo alles Vieh die Grenzsanktionskontrolle zu passieren hat, einen Viehverkehr von zusammen 90,692 Stück (48,554 + 42,138) hatten, so dass also von den von uns angenommenen 98,500 dem Mont Cenis noch rund 8000 Stück verbleiben, eine Zahl, die letzterer ohne Zweifel erreicht hat.

Es scheint uns nun vollkommen begründet zu sein, von dem gesamten schon jetzt per Bahn besorgten schweizerisch-italienischen Tierverkehr mindestens den

dritten Teil für die Simplonbahn zu beanspruchen, indem sich diese Quote ganz sachgemäss aus der früher festgestellten, gut ein Drittel der Schweiz nach Volkszahl und Gebiet umfassenden Zone der Simplonbahn im schweizerisch-italienischen Verkehr ergibt. Und wir glauben dazu um so eher berechtigt zu sein, als in diese Zone gerade vorzugsweise Viehzucht treibende Kantone, wie Bern, Waadt und andere fallen, und diese Kantone ebenfalls viel Schlachtvieh (Ochsen und Schweine) aus Italien beziehen. Wir nehmen deshalb keinen Anstand, für die Simplonbahn vom durchgehenden Tierverkehr der Schweiz mit Italien, soweit derselbe schon jetzt die Bahn benutzte, einen Anteil von rund 10,000 Stück Grossvieh und 23,000 Stück Kleinvieh zu beanspruchen und zu berechnen.

Akzeptieren wir nun die von Teuscher in seinem „Gutachten über die Rentabilität der Lötschbergbahn“ angenommenen Frachtsätze von 8 Cts. für das Stück Grossvieh und von 3 Cts. für das Stück Kleinvieh per km., so erhalten wir eine kilometrische Einnahme von

Grossvieh: 10,000 Stück à 8 Cts. = . . .	Fr. 800
Kleinvieh: 23,000 „ à 3 „ = . . .	„ 690
Total	Fr. 1,490

Dies ergibt für die Strecke Brig-Iselle von 44 km. = 44 · Fr. 1,496 = Fr. 65,560. Rechnen wir wie beim Güterverkehr ein Fünftel des Tierverkehrs mit dem Wallis, so haben wir für den Verkehr auf der Strecke Brig-Lausanne noch eine Einnahme von 131 × Fr. 1,490 = Fr. 195,190. Wir haben somit eine Gesamteinnahme aus dem Tierverkehr von

Fr. 65,560
„ 195,190
Fr. 260,750

XII. Verschiedene Einnahmen.

Es erübrigt uns nun noch, eine letzte Einnahmenkategorie zu berücksichtigen, welche man unter dem Ausdruck „verschiedene Einnahmen“ zusammenzufassen sich gewöhnt hat.

In diese Rubrik werden vor allem die Einnahmen eingereicht, welche aus den Mietzinsen für Bahnhofsbüffets, Postlokale, Dienstwohnungen, für die Benutzung der festen Anlagen und des Rollmaterials, von Baulichkeiten, Grundstücken, Strecken, Böschungen, für Plakate in den Wartesälen etc. herfliessen. Die Bedeu-

tung dieser Art von Einnahmen wechselt natürlich sehr stark je nach der Art der Linie, und man findet sie in den Ertragsberechnungen ziemlich oft in Prozenten der übrigen Einnahmen ausgedrückt. Im Jahre 1904 vereinnahmte die Gotthardbahn hieraus eine Gesamtsumme von Fr. 1,217,287 oder 5.11 % der Gesamteinnahmen, und die Bundesbahnen hatten aus dieser Einnahmenkategorie 4.77 % im selben Jahr. Wir berechnen nun für die Simplonbahn einen Durchschnitt der beiden Verkehrsanstalten von rund 5 %. Nach den im Verlauf dieser Arbeit gefundenen Zahlen beläuft sich das Gesamttotal der Einnahmen:

A. Personenverkehr	Fr. 3,552,000
B. Gepäckverkehr	„ 342,768
C. Güterverkehr	„ 3,776,070
D. Viehverkehr	„ 260,750
	Fr. 7,931,588

Nehmen wir nun 5 % dieser Einnahmen, so erhalten wir als wahrscheinliches Ergebnis der „verschiedenen Einnahmen“ für die Simplonbahn die Summe von Fr. 391,577.

XIII. Allgemeine Rekapitulation.

Unsern vorstehenden Ausführungen gemäss erhalten wir also als Gesamteinnahmen aus der wahrscheinlichen Vermehrung des Verkehrs auf der Strecke Lausanne-Iselle:

Aus dem Personenverkehr	Fr. 3,552,000
„ „ Gepäckverkehr	„ 342,768
„ „ Güterverkehr	„ 3,776,070
„ „ Viehverkehr	„ 260,750
„ verschiedenen Einnahmen	„ 391,577
	Fr. 8,323,165

Rechnen wir dazu nun noch die eventuell zu erwartenden Einnahmen aus der englisch-ostindischen Post von „ 300,000 und aus dem Peninsular-Express von „ 140,000 so erhalten wir ein Gesamttotal von . Fr. 8,763,165

Damit nun dieses Ziel erreicht wird, ist es nötig, dass ein passend eingerichteter Zugverkehr den Reisenden leichte und rasche Verbindungen mit allen Bequemlichkeiten und allem Komfort bietet, an welche die vornehme internationale Reisewelt gewöhnt ist, dass ein passend eingerichteter kommerzieller Dienst sich ernsthaft mit der Aufsuchung und Entwicklung aller

Verkehrselemente befasst, dass eine weise geführte Tarifpolitik der Bahn den ihr von Natur gehörigen Verkehr sichert. Mit einem Worte: Es bedarf einer Verwaltung, welche ihrer Aufgabe gewachsen ist, damit alle Bedürfnisse und alle Anforderungen des Verkehrs im weitgehendsten Masse befriedigt werden¹⁾.

Es sei hier noch bemerkt, dass die von uns in gegenwärtiger Arbeit geschätzte Vermehrung der Verkehrsquantitäten und der daraus sich ergebenden Einnahmen nicht schon in dem ersten Jahre der Betriebsöffnung wird erreicht werden können, wenigstens nicht für den Güterverkehr.

Denn wenn auch für den Personenverkehr der Reiz der Neuheit als mächtiger Faktor wirkt, dem der Umstand zu Hilfe kam, dass die Betriebsöffnung der Simplonbahn fast gleichzeitig mit der Eröffnung der Ausstellung in Mailand zusammenfiel, so verlässt doch der internationale Warenverkehr nicht so schnell seine gewohnten Bahnen, die ihn meist bei Aufkommen neuer Wege um so prompter und besser bedienen, als sie den neuen Konkurrenten zu fürchten haben.

Auch die Experten weisen in dem „Rapport de la direction . . .“ auf diesen Umstand hin mit den Worten: „Pour terminer, nous faisons remarquer que les quantités de trafic et de recettes indiquées dans le présent rapport comme augmentation de trafic et de recettes à attendre par suite du percement du Simplon, ne seront probablement pas obtenues dès les toutes premières années qui suivront l'ouverture de la ligne Brigue-Domo-d'Ossola, surtout en ce qui concerne le trafic de transit et les augmentations de trafic indiquées comme augmentation à attendre par suite du développement des relations commerciales.

„Il est évident, en effet, que les trafics nouveaux ne peuvent pas se développer du jour au lendemain et qu'il faut raisonnablement tenir compte du temps nécessaire à ce développement.“

Sie schliessen dann ihren Rapport mit den Worten:

„En outre, la rapidité de l'extension des relations commerciales et autres dépendra naturellement pour une bonne part des circonstances générales de l'époque, des tarifs douaniers, qui exercent une grande influence sur la direction et l'intensité des courants de trafics, du marché financier et de l'état politique et social de l'Europe. Ce sont là des circonstances qu'il n'est pas possible de prévoir exactement et longtemps d'avance.“

¹⁾ Vergl. Antwortschrift der Herren Colombo, Garnir und Pontzen, S. 29.

XIV. Rentabilität.

Nachdem wir nun die zu erwartenden Mehreinnahmen der Simplonbahn festgestellt haben, erübrigt uns noch zu untersuchen, welches die Vermehrung der Betriebskosten sein wird, um die mutmassliche Rendite ermitteln zu können. Wir müssen hier auf die Fixierung der Betriebskosten auf Grund betriebstechnischer Berechnungen verzichten und uns beschränken, dieselben im Wege des Vergleiches mit den Ergebnissen anderer Bahnen und mit den in bezug auf die Simplonbahn gemachten Berechnungen in Prozenten der Einnahmen zu bestimmen.

Es betragen die Gesamtausgaben der Gotthardbahn in den Jahren 1904 und 1905 bezüglich 58.16 % und 57.15 % der Betriebseinnahmen. Die Direktion der Jura-Simplonbahn schätzte nun in dem von uns schon mehrfach erwähnten „Rapport de la direction . . .“ die Ausgaben der Simplonbahn auf 45 % der Betriebseinnahmen, sie sagt darüber „Les dépenses d'exploitation sur la ligne du Gotthard avec son altitude de 1200 m., sont de 55 % des recettes brutes. Le point culminant de la ligne du Simplon étant à la côte de 705 m. seulement, les difficultés d'exploitation de cette dernière ligne seront beaucoup moindres que sur le parcours du Gotthard, et les dépenses devront nécessairement être moindres aussi. Nous admettons afin de rester dans une juste limite, un total de dépenses de 45 % les augmentations de recettes brutes“.

Wenn nun auch die Ausgaben der Gotthardbahn in den letzten Jahren den Satz von 55 % überstiegen haben, so halten wir dennoch in unserm Falle den Satz von 45 % für die Simplonbahn für angemessen und zwar in Anbetracht dessen, dass es sich hier, wenigstens für die Strecke Lausanne-Brig, um eine Verkehrsvermehrung handelt und bei einer solchen sich naturgemäss die relativen Betriebsausgaben vermindern. Wir erhalten somit

Vermehrung der Bruttoeinnahmen	Fr. 8,323,165. —
Vermehrung der Betriebsausgaben	„ 3,700,424. 25
Vermehrung der Reineinnahmen	Fr. 4,622,740. 75

Mit Einbeziehung der eventuellen Einnahmen aus der englisch-ostindischen Post und des Peninsular-Express würden wir erhalten:

Vermehrung der Bruttoeinnahmen	Fr. 8,763,165. —
Vermehrung der Betriebsausgaben	„ 3,898,424. 25
Vermehrung der Reineinnahmen	Fr. 4,864,740. 75

Gemäss dem „Traité entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de

fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola ¹⁾ bezahlt nun die italienische Regierung für die ganze Zeit der bewilligten Konzession von 99 Jahren eine jährliche Subvention von Fr. 66,000 für die Simplonbahn. Bringen wir diese noch in Anrechnung, so erhalten wir gemäss unserer ersten Aufstellung eine Vermehrung der Reineinnahmen von

Fr. 4,622,740. 75

„ 66,000. —

Fr. 4,688,740. 75

Die Baukosten betragen nun ohne Subventionen für die vollständige zweispurige Anlage, Bauzinsen nicht einbegriffen, rund 62 Millionen ²⁾ Franken. Die Simplonbahn würde somit eine Verzinsung von 7.50 % ergeben.

XV. Frankreich und die Simplonbahn ^{3) 4)}.

Der Simplon ist stets als eine der leichtesten und bequemsten Verbindungen zwischen Frankreich und Italien angesehen worden. Frankreichs grösstes Genie erkannte sogleich die hohe Bedeutung dieses Passes, und auf sein Machtwort hin entstand als Frucht sechsjähriger ausdauernder Arbeit die herrliche Alpenstrasse, die jetzt zwar ihre weltgeschichtliche Rolle ausgespielt haben wird, die aber ein Denkmal bleiben wird eines grossen Geistes, einer grossen Nation.

Wenn auch die ungeduldige Frage des stolzen Korsen: „Les canons, quand peuvent-ils sur le Simplon?“ uns verrät, dass dies Werk seiner unersättlichen Ländergier und ungezügelter Herrschsucht dienen sollte, so war es dennoch nicht minder geeignet für den friedlichen Verkehr des geschäftigen Kaufmanns. Die Nützlichkeit einer Simplonpassage für die französischen Interessen ist heute vielleicht frappanter als zu Anfang des vorigen Jahrhunderts. Die alte Fahrstrasse hatte nur den Zweck, die Beziehungen Frankreichs mit Italien intimer zu gestalten. England setzte in jener Zeit des Trubels seinen Fuss nur auf den Kontinent, um dort zu kämpfen. Heute dagegen benutzt es die Eisenbahnlinien von fast ganz Europa für den Handel und Transit mit seinen mächtig emporblühenden Kolonien in Asien, es hat selbst schon

daran gedacht, sein Eisenbahnnetz mit dem Frankreichs mit Hilfe eines Unterseekanals zu verbinden; und dann erst werden die Verbindungen Englands mit seinen Kolonien in Asien und Afrika vollkommen sein, wenn derselbe Waggon in direkter Linie und ohne Umladen von dem Charing Cross bis nach Brindisi gehen kann.

In Frankreich war es, wo die Idee eines Simplontunnels zuerst Wurzeln schlug, und einer französischen Gesellschaft wurde 1853 die erste Konzession erteilt zur Ausführung des Projektes. Die Frage der Simplonbahn wurde in Frankreich besonders wichtig in dem Moment, wo die Zusicherung einer Subvention für eine Gotthardbahn seitens des norddeutschen Bundes zeigte, welche Gefahren fernerhin den kommerziellen und politischen Beziehungen Frankreichs mit den Ländern des Mittelmeers drohten.

Deutschland hatte sehr wohl die eminent wichtige politische und wirtschaftliche Bedeutung einer Gotthardbahn erkannt, und in der Reichstagssitzung vom 25. Mai 1870 sprach Bismarck von der politischen Notwendigkeit der Schaffung eines direkten Schienenweges, welcher Deutschland mit der Schweiz verbinden sollte, eines Schienenweges, welcher nur von einer neutralen Macht wie die Schweiz abhängen und nicht in den Händen einer andern Grossmacht liege. Hatte Bismarck in dieser Rede die Gesichtspunkte, welche die Regierung zur Forderung so erheblicher Subventionen veranlasst hatte, als so evidente, so wohlwogene und so delikate bezeichnet, dass er darum bat, man möchte ihn der Notwendigkeit entheben, sich näher darüber zu äussern, so hatte sich der Historiker Sybel nicht dieselbe Reserve auferlegt; er bezeichnete das Unternehmen als eines von hoher internationaler Bedeutung und von hervorragender kommerzieller und politischer Tragweite und fügte dann hinzu, dass es sich nicht allein darum handle, Deutschland den internationalen Verkehr mit den Grenzländern des Gotthard zu sichern, sondern auch den grössten Teil des Gesamthandels mit der Levante und Indien, welchem die Eröffnung des Suezkanals einen neuen Aufschwung gab, und er endigte, indem er von der Notwendigkeit sprach, in der sich Deutschland befände, dem Mont Cenis wirksame Konkurrenz zu machen. Es war also kein Zweifel mehr möglich: Sechs Wochen vor dem Kriege auf dem Schlachtfelde erklärte Deutschland auf ökonomischem Gebiete den Krieg an Frankreich.

Als dann in der französischen Kammer in der Sitzung vom 20. Juni 1870 Mony die Aufmerksamkeit lenkte auf die Konvention vom Jahre 1869 zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien bezüglich Erstellung einer Gotthardbahn und die Gefahren zeigte, welche die Ausführung dieses internationalen Vertrages

¹⁾ Siehe Recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon, p. 86.

²⁾ Vergl. S. 193 dieser Arbeit.

³⁾ Vergl. Le Tunnel du Simplon et les intérêts français par Ferdinand Dreyfus.

⁴⁾ Louis Lafitte, Le percement du Simplon et la question des voies françaises d'accès.

für den französischen Handel und Verkehr nach sich ziehen könnte, da war grosse Bewegung in der Kammer, die im ganzen Lande nachzitterte. Er zeigte, wie das von den Befürwortern des Gotthardprojektes gewünschte Resultat sei, zu gunsten dieses Weges den Transport von den französischen Linien abzulenken, und er fügte hinzu, dass diese Ablenkung sich auf mehrere Hunderttausend Tonnen belaufen werde, die eine Einbusse von mehreren Hunderttausend Franken für den französischen Transit bedeuteten, und dass sie eine derartige Störung der ökonomischen Situation hervorrufen werde, dass es Pflicht der öffentlichen Gewalt sei, sich ernstlich mit der Frage zu beschäftigen.

Wenn auch Mony mit viel Beredsamkeit und Energie die Natur des Übels gekennzeichnet hatte, so schwankte doch seine Dialektik in dem Moment, wo es sich um Angabe eines Mittels handelte, um dieser Gefahr für Frankreich zu begegnen. Wohl streifte er das Interesse, das Frankreich an dem Durchschlag des Simplons habe, aber anstatt bei dieser Idee zu verweilen, verlor er sich in allgemeinen Betrachtungen zur Verbesserung der bereits bestehenden Transportwege.

Angeregt durch diese Debatte machte dann in der Sitzung vom 21. Juni 1870 eine Anzahl Deputierter den Vorschlag, der Regierung einen jährlichen Kredit für Subventionen des Simplonunternehmens einzuräumen, der schon deshalb allgemeine Sympathien fand, weil er gleichzeitig eine Demonstration gegen die mit deutschen Unterstützungen zu errichtende Gotthardbahn bedeutete. Der Krieg von 1870—1871 verhinderte dann die Annahme der Vorlage.

Am 5. April 1873 wurde dann von 123 Deputierten, welche den verschiedenen Parteien der französischen Nationalversammlung angehörten, ein Gesetzesvorschlag eingebracht, welcher zum Zweck hatte, der Regierung vom Jahre 1875 auf 12 Jahre einen jährlichen Kredit von 4 Millionen einzuräumen zu Subventionen für den Bau einer Simplonbahn, sowie zur Vervollständigung des französischen Eisenbahnnetzes, um die französischen Linien mit den schweizerischen und italienischen durch die Täler der Rhone und der Ossola zu verbinden. Das war mit andern Worten eine Subvention von 48 Millionen Franken, zahlbar in 12 Annuitäten zum Zwecke des Durchschlags des Simplons, über deren Gebrauch man der Regierung vollständig freie Hand liess. Die Unterzeichner, unter denen sich die Namen Léon Gambetta, Lepère, Rouvier, Henri Brisson, General Billot etc. befanden, bezogen sich auf den Gesetzesvorschlag von 1870 sowie auf den Notenwechsel, der inzwischen stattgefunden hatte zwischen der Comp. de la ligne d'Italie par le Simplon, der schweizerischen und französischen Regierung.

Der Antrag wurde einer Enqueten-Kommission der Eisenbahnverwaltung übergeben, deren Berichterstatter Cézanne die Ansicht der Kommission dahin zusammenfasste, dass für die Gegenwart der Mont Cenis den französischen Interessen genüge, und dass es für die Zukunft nicht der Simplon, sondern der Mont Blanc wäre, durch den Frankreich einen neuen Zugang nach Italien suchen müsse. Der Bericht wurde dann nach einer kurzen Debatte dem Minister der öffentlichen Arbeiten zurückgesandt.

Im Jahre 1879 konstituierte sich dann in Paris eine ausserparlamentarische Vereinigung von Deputierten und Senatoren zum eingehenden Studium über eine Simplonbahn. Nachdem die Schweizer Regierung in Paris hatte erklären lassen, dass sie bereit wäre, mit der französischen Regierung in Unterhandlung einzutreten betreffs des Simplonunternehmens, und diese sich günstig geäussert hatte, ernannte die Vereinigung eine Kommission, welche die Aufmerksamkeit der Minister der äussern Angelegenheiten, der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen auf die Vorteile lenken sollte, welche aus der Ausführung dieses internationalen Verkehrsweges für Frankreich erwachsen würden.

Im Jahre 1880 nahm sich dann Gambetta in der französischen Kammer noch einmal der Sache an; er liess durch seine Freunde eine Vorlage einbringen, nach welcher die Republik durch 10 Jahre hindurch einen jährlichen Kredit von 5 Millionen Franken zum Bau einer Simplonbahn hergeben sollte. Die Vorlage hatte das Schicksal so vieler andern: Sie wurde einer Kommission zugewiesen, die über die Frage eingehende Studien anstellen sollte, mit diesen aber niemals zu Ende kam.

So ist nun die Simplonbahn vollendet und dem Verkehr übergeben ohne den Beistand Frankreichs. Der Umstand, dass sie auf fremdem Territorium liegt, die Furcht, den maritimen Verkehr von und nach der Schweiz zum Schaden von Marseille über Genua geleitet zu sehen, und vielleicht auch Bedenken strategischer Natur hielten Frankreich von der tätigen Mit Hilfe an diesem gewaltigen Werke internationaler Kommunikation ab.

Die von den französischen Gegnern des Simplon so oft ausgegebene Idee, dass die spezifisch französische Alpenbahn durch den Mont Cenis den französischen Interessen vollkommen genüge und der Bau einer Simplonbahn jener nur Abbruch tue, steht nur auf sehr schwachen Füßen und ist in der letzten Zeit gründlich revidiert worden. Und wenn der von uns schon genannte Berichterstatter Cézanne glauben machen wollte, dass die Demarkationslinie zwischen dem Mont Cenis und dem St. Gotthard mit der alten deutsch-französischen Grenze vor 1871 zusammenfalle, also der Mont Cenis den Gesamtverkehr Frankreichs nach Italien

behalten werde, so haben die Ergebnisse der Folgezeit selbst diese Behauptung ad absurdum geführt. Das Verkehrsgebiet des Mont Cenis mit dem Zielpunkt Bologna gegenüber dem des St. Gotthard ist begrenzt durch eine Linie, welche von Neuchâtel über Besançon nach Le Havre zieht. Alle kommerziellen Beziehungen des N.-O. von Frankreich mit der Hauptstadt Paris waren also bisher in den Händen der Gotthardbahn, einer von Deutschland subventionierten Linie, zu der ausserdem Deutschland in St. Louis nahe bei Basel den Schlüssel besitzt.

Das Resultat zeigt zur Genüge, dass der Mont Cenis weit davon entfernt ist, den Verkehrsinteressen Frankreichs zu genügen, da er ein Drittel von ganz Frankreich dem Einfluss eines Verkehrsweges überlässt, den Deutschland als den seinen bezeichnet, und der ausserdem bisher die schnellsten und wirtschaftlichsten Verbindungen des nordwestlichen Europas mit Italien und dem Orient bot.

Als Deutschland sich mit ganz bedeutenden Opfern einen Schienenweg durch die Schweiz nach Italien schuf, da geschah es nicht nur, um Hamburg und Berlin direkt mit Mailand und Genua zu verbinden, sondern auch in der Absicht, den Transit der Nordländer Europas und Amerikas von Frankreich abzulenken und auf deutsches Gebiet zu leiten, um damit seinen Sieg über Frankreich zu vollenden. Und wie wir an früherer Stelle zeigten, ist das Gotthardunternehmen für Frankreich das Sedan auf ökonomischem Gebiet geworden.

Welchen Einfluss wird nun der Simplon auf die Verkehrsverhältnisse Frankreichs ausüben? Wie weit werden sich die Befürchtungen der Franzosen erfüllen, dass der Simplon zum Nachteil des Mont Cenis arbeitet, und dass er Genua zum Schaden von Marseille begünstigt? Wird der Simplon nur Nachteile, nicht aber auch Vorteile für Frankreich mit sich bringen?

Es fallen diese Fragen alle zusammen mit der einen Frage: Welche Veränderungen wird der Simplon im Verkehr seiner Konkurrenten: Marseille, Mont Cenis und Gotthard hervorrufen? Was nun Marseille betrifft, so hängt seine Konkurrenzfähigkeit ab von der Art seines Verkehrs, die wieder bedingt ist durch seine Lage; denn der Verkehr eines Seehafens ist ein anderer, je nach dem er weit in das Meer vorgeschoben ist oder tief in das Land einschneidet. Der Effekt ist derselbe, ob es sich um Einbuchtungen des Meeres handelt, oder ob es sich um Flussmündungen handelt, die ein mehr oder weniger tiefes Eindringen der Seeschiffe in das Innere des Kontinents gestatten. Marseille, Genua, Venedig, Triest ziehen Vorteil aus ihrer Innenlage für den Verkehr mit geringer Schnelligkeit. Die Häfen verlieren dagegen durch ihre Lage,

was den Personenverkehr und den Eilgutverkehr über See betrifft. Diese relative Inferiorität für den Spezialgebrauch hängt ab von der Natur der Dinge. Wenn es auch im allgemeinen wahr ist, dass die Waren den am wenigsten kostspieligen Weg wählen, so spielt doch für gewisse Waren auch die Zeit eine immer grössere Rolle in ihrem Kostenwert, und der Einfluss dieses Elementes variiert notwendigerweise mit dem Preis der Ware selbst. Die allgemeine Tendenz, welche heute dahin treibt, die kommerziellen Beziehungen zu beschleunigen, ist nicht ein Ausfluss einer allgemeinen Nervosität, sondern ein vollkommen vernünftiges Bestreben. Besonders wollen die Reisenden Zeit gewinnen und sich Müdigkeit ersparen. Für den Moment und vielleicht auch für immer ermöglicht der Dampf auf dem Lande noch eine grössere Schnelligkeit als zu Wasser und die Ermüdung ist auch weniger gross. Daher die privilegierte Stellung der weit in das Meer vorgeschobenen Häfen für den Personen- und den Eilgutverkehr. Es gibt hierfür Beispiele genug. Von diesem Gesichtspunkt ist die ganze italienische Halbinsel ein einziger grosser Anlageplatz für den Eilgutverkehr mit den Mittelmeerländern, dem Orient und dem Suezkanal; und das schnelle Emporblühen der vorgeschobenen italienischen Häfen: Ancona, Livorno, Civita-Vecchia, Neapel und besonders Brindisi ist auf diesen Umstand zurückzuführen. Ein bedeutender Verkehrsstrom hat sich nach der Richtung der Extremität der Halbinsel entwickelt. Dieser Verkehr hat Marseille viel entzogen, das ist nicht in Abrede zu stellen. Ohne den Mont Cenis würde sich diese Tatsache nicht gezeigt haben, doch der Mont Cenis besteht, und niemand denkt daran, ihn wieder dem Dampfross zu verschliessen. Der Simplon wird nun diesen Verkehrsstrom noch verstärken und dem Mont Cenis scharfe Konkurrenz machen, doch er wird Marseille nicht einen Reisenden nehmen.

Was nun den Transport von Massenartikeln betrifft, der Marseille besonders interessiert, so ist diese Frage von zwei Gesichtspunkten zu betrachten, zunächst mit Rücksicht auf das kommerzielle Becken Frankreichs, für das Marseille der natürliche Aus- und Einfuhrhafen ist, und dann mit bezug auf den internationalen Transitverkehr. Wir haben an früherer Stelle gesehen, dass die Grenze zwischen Marseille und Genua-Simplon ungefähr mit der politischen Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz zusammenfällt; von einem Übergreifen Genuas nach Frankreich wird also keine Rede sein, und Marseille wird für Frankreich bleiben, was es gewesen, das grosse Ein- und Ausgangstor für den Verkehr mit Afrika und Asien.

Anders gestalten sich jedoch die Verhältnisse für den Transitverkehr von Marseille nach der Schweiz. Der Transit mit England und Belgien betrug im Jahre

1904 bezüglich etwa 300 t. und 500 t., er ist also so minim, dass wir uns nicht weiter mit ihm zu beschäftigen brauchen, und wenn die Franzosen sich um diesen Verkehr beunruhigen, so beweist das nur, dass sie ihre Statistik herzlich schlecht kennen. Der Verkehr von und nach Deutschland betrug im Jahre 1904 = 8384 t. Wenn dieser Verkehr seit Eröffnung der Gotthardbahn sogar noch gestiegen ist (er betrug 1880/81 etwa 7260 t.), so beweist dies, dass die Erschliessung Genuas an den alten Handelsverbindungen von Deutschland nach dem Orient bis dato nichts geändert hat; und auch der Simplon wird daran nur wenig oder nichts ändern.

Wenn nur die effektiven Distanzen für die Abgrenzung der Verkehrszonen massgebend wären so müsste der schweizerische Markt fernerhin für Marseille verschlossen sein; aber die Distanz ist nur ein Element, es kommt daneben auch noch die grössere oder geringere Schwierigkeit, welche eine Linie bietet, in Betracht, und in dem speziellen Falle noch die Leichtigkeit des Zugangs grosser Schiffe in den Hafen. Wenn wir also Marseille noch einen grossen Teil des bisher von ihm behaupteten schweizerischen Marktes zuerkannt haben, so geschah es einerseits, weil die Franzosen gerade in der Eisenbahnpolitik sehr geschickt sind, und weil andererseits für den Verkehr von Marseille nach der Schweiz bis Genf die niedrigen Transittarife in Anwendung kommen, während für den Verkehr von Genua durch den Simplon schon von Iselle ab die gewöhnlichen Tarife berechnet werden. Zweifellos wird jedoch Marseille einen Teil seines Transitverkehrs nach der Schweiz verlieren.

Indessen der Simplon wird hier nicht nur den Verkehrsstrom von Marseille ablenken, sondern er wird auch für Italien neue Absatzgebiete seiner Agrarprodukte schaffen zum Nachteil der nordafrikanischen Gebiete, welche bisher einen grossen Teil ihrer Erzeugnisse über Marseille nach der Schweiz spedierten.

Wie aus der schweizerischen Statistik vom Jahre 1904 hervorgeht, betrug die Einfuhr aus Algier, Tunis, Tripolis, Marokko nach der Schweiz

FrISChe Tafeltrauben	468 q. = Fr.	24,484
Datteln, Feigen, Mandeln, Haselnüsse	1,952 „ = „	105,408
Andere Südfrüchte	134 „ = „	13,400
Kartoffeln	1,090 „ = „	32,700
FrISChe Gemüse	185 „ = „	11,747
FrISChe Gewächse	24 „ = „	792
Ölsamen und Ölfrüchte	1,336 „ = „	60,120
Olivenöl in Fässern	263 „ = „	42,080
	5,452 q. = Fr.	294,731
Naturwein in Fässern	5,930 hl. = „	142,320

Die nordafrikanischen Landwirte, Winzer, Gemüse- und Blumenzüchter, die bisher zum grossen Teil den westschweizerischen Markt mit ihren Produkten versorgt haben, werden fernerhin unter der heftigen Konkurrenz Italiens zu leiden haben, da die italienischen Agrikulturerzeugnisse nicht nur billiger, sondern, was für diese Produkte besonders wertvoll ist, auch schneller und somit frischer auf den schweizerischen Markt gebracht werden können. Haben sie sich durch den Gotthard die Zentral- und Ostschweiz erobert, so werden sie sich durch den Simplon die Westschweiz erobern.

Um nun der Konkurrenz Genuas wirksam begegnen zu können, ist das übrigens schon alte Projekt wieder aufgetaucht, den Hafen von Marseille durch einen Kanal mit der Rhone zu verbinden und dann längs der Rhone einen Kanal bis Besançon oder Montbéliard zu führen, damit die Waren über Marseille bis in den „Hafen“ von Besançon oder Montbéliard gelangen können, der dann in nächster Zeit eine Art französischen Mannheims werden soll. Dass es sich indessen lohnen sollte, wegen dieser 130,000 q., die etwa der französische Transit nach der Schweiz und Deutschland verlieren wird, einen Kanal mit ungezählten Millionen durch halb Frankreich zu bauen, ist doch mindestens wohl noch einmal zu überlegen, und die algerischen und französischen Gemüse- und Blumenzüchter werden durch einen solchen Kanal nicht konkurrenzfähiger werden.

Der Grund, dass Marseille seinen Rang unter den europäischen Häfen nicht hat bewahren können, liegt zum Teil auf einem andern Gebiet¹⁾. Im Jahre 1870 hatte Marseille den dritten Platz unter den grossen europäischen Häfen nach London und Liverpool. Im Jahre 1899 hatte sich Hamburg an die zweite Stelle geschwungen, London behielt den ersten Platz. Antwerpen kam an dritter Stelle, Rotterdam an vierter. Liverpool ist jetzt der sechste und Marseille der siebente in der Reihe. Hielt Le Havre 1870 noch den sechsten Rang, so ist es jetzt auf den achten zurückgesunken. In der Tat ist es der N.-W. Europas, gegen den sich die Hauptanstrengungen des maritimen Verkehrs wenden. Von der Mündung der Seine bis zur Mündung der Elbe folgt eine Reihe von Plätzen, welche alle miteinander in Wettbewerb stehen und dennoch nicht weniger blühend sind; sie alle sind reich an Handel und Industrie, zu deren Gedeihen Natur und Menschenfleiss vereinigt beigetragen haben. Schelde, Rhein und Elbe sind sowohl durch sich selbst, als durch die Leich-

¹⁾ V. Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Genève. N° 20. Avril 1905. Les routes du commerce suisse et la concurrence des ports européens.

tigkeit, welche ihre Täler für die Anlage von Eisenbahnen bieten, die grossen Ein- und Ausgangstore für das von ihnen durchzogene Binnenland, und die grossen Häfen: Antwerpen, Rotterdam und Hamburg haben eine ungeahnte Entwicklung gehabt.

Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts ist die ökonomische Bedeutung des Rheins fortwährend gestiegen. Dieser Fluss ist fahrbar bis Mainz mit Kähnen bis 1500 t. (560 km.), und kleinere Fahrzeuge bis 600 t. gehen bis Strassburg, noch 140 km. weiter stromaufwärts. Leichtere Seeschiffe erreichen sogar Köln (300 km. von der Rheinmündung). Von seinen linken Nebenflüssen ist die Maass schiffbar für kleinere Schiffe bis 300 t. etwa 600 km., und auf der Mosel gehen Kähne von 200 t. bis nach Nancy, so dass sich ihr Einfluss bis tief in Frankreich hineinstreckt. Auf der rechten Seite führt der Main die grossen Rheinschiffe bis Frankfurt und kleine Kähne von 120 t. noch bis Bamberg, und der Ludwigskanal stellt dann die Verbindung mit der Donau her.

Die von dieser gewaltigen Verkehrsader berührten Städte stehen alle mit im ersten Rang unter den bedeutendsten europäischen Handelsstädten: Krefeld, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Koblenz am Unterrhein und Mainz, Mannheim, Strassburg am Mittelrhein; alle diese Entrepôts und Industrieorte bilden ebensoviel Etappen für die Waren, die den Rhein hinauf- und hinabziehen, und deren Ein- und Austritt unter der Kontrolle von Antwerpen und Rotterdam steht. An der deutsch-belgischen Grenze zirkuliert ein Warenstrom, dessen Intensität an den Verkehr durch den Suezkanal und die Meerenge des Ärmelkanals erinnert.

Im Jahre 1900 betrug die Rheinschiffahrt von und nach Antwerpen ¹⁾ 2,600,000 t. und von und nach Rotterdam 8,845,000 t., der Hauptkonkurrent dieser beiden Häfen, Le Havre, hatte in demselben Jahr einen Flussverkehr von nur 288,000 t.

Seit 1871 hat Frankreich jeden Einfluss auf die grosse Verkehrsstrasse des Rheins verloren, deren natürliche Fortsetzung der Gotthard ist. Dieser grosse Weg, der von der Nordsee in das Herz Europas zieht, hat den Waren- und Personenverkehr an sich gezogen und von den französischen Bahnen abgelenkt.

Was nun den Verkehr nach der Schweiz betrifft, so wird sich dieser noch mehr des Rheines bedienen, wenn die Waren direkt von Antwerpen oder Rotterdam per Schiff bis Basel gehen können ²⁾. Der Widerstand, den die Befürworter der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein bis Basel bisher gefunden haben, hat drei Haupt-

ursachen, die nicht in der Hand der Basler liegen: 1. die Opposition von Mannheim, 2. die Opposition von Kehl-Strassburg, und 3. die Schwierigkeit, welche die Schiffahrt des Oberrheins bietet.

Mannheim, an der Vereinigung des Neckars und des Rheins, ist während der letzten 30 Jahre ein Flusshafen erster Ordnung geworden. Alle Massenartikel, vom Norden kommend mit der Bestimmung nach Süddeutschland und nach der Schweiz, nehmen ihren Weg den Rhein hinauf bis Mannheim, dort werden sie dann zum grossen Teil umgeladen, um ihren Weg per Bahn fortzusetzen. Wenn nun einmal die Waren bis Basel ohne Umladung den Rhein hinaufgehen, so wird der grösste Teil des Transitgewinnes für Mannheim verloren sein; daher ist es nicht zu verwundern, dass Mannheim, um seine Interessen zu wahren, der Ausdehnung der Rheinschiffahrt bis Basel den heftigsten Widerstand entgegengesetzt.

Dennoch waren die Anstrengungen Mannheims nicht von dauerndem Erfolg. Kehl und Strassburg, auf halbem Wege zwischen Mannheim und der Schweiz gelegen, merkten bald, dass der Rhein zwischen Mannheim und Strassburg nicht so unfahrbar war, wie die Mannheimer wollten glauben machen, und die Resultate der Untersuchung waren so günstig, dass Kehl und Strassburg sich Hafenanlagen schufen nach Art von Mannheim und nicht etwa zu dessen Nachteil.

Wenn nun Basel hinter den übrigen Rheinstädten zurückblieb, so ist es nicht etwa, weil der Rhein bis Basel für die Schiffahrt vollständig ungeeignet ist, sondern weil die vor 50 Jahren mit den noch unvollkommenen Dampfschiffen angestellten Versuche wenig befriedigend waren und man seit dieser Zeit das Problem nicht wieder zu lösen unternahm.

Als nun die Frage wieder aufgenommen wurde, da zeigten die Strassburger, die sich in ihren Verkehrsinteressen bedroht sahen, einen ebenso hartnäckigen Widerstand, wie ihn ehemals die Mannheimer leisteten. Doch ihr Sträuben wird vergebens sein, da die Schwierigkeiten, welche der Rhein in diesem Teile bietet, keineswegs unüberwindliche sind. Das stärkste Gefälle auf dieser Strecke bleibt mit 1.2 ‰ noch weit hinter dem bei Bingen zurück, das 2 ‰ beträgt. Auch die Sandbänke werden sich mit Hilfe der auf der Donau angewandten besonderen Maschinen, die die Form eines Rechens haben, beseitigen lassen. Um nun einen genügend hohen Wasserstand herzustellen, würde es sich noch darum handeln, durch Abdämmung, Wehre und Schleusen den Abfluss des Wassers aus dem Bodensee zu regulieren. Man hat schweizerischerseits die Bedeutung dieses Projektes sehr wohl verstanden. Basel rüstet sich auf einen regelmässigen Wasserverkehr mit dem Niederrhein, und um entscheidende Versuche

¹⁾ Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 351.

²⁾ Th. Zobrist, La navigation sur le Rhin supérieur.

anstellen zu können, hat der Grosse Rat von Basel Fr. 75,000 bewilligt für 15 Probefahrten in beiden Richtungen. Hoffen wir, dass die Anstrengungen Basels von Erfolg gekrönt werden.

Aber auch Deutschland hat das grösste Interesse an dem Zustandekommen regelmässiger Schiffsverbindungen mit dem nördlichen Eingangstore nach der Schweiz, mit Basel, wie dies ja auch die zwischen den oberrheinischen Staaten: Elsass-Lothringen, Baden und Bayern gepflogenen Verhandlungen, auf dem Oberrhein zunächst eine Versuchsstrecke oberhalb Strassburgs zu bauen, am besten beweisen. Auch der deutsche Reichstag beschäftigte sich in seinen Sitzungen vom 10. und 12. März 1906 mit dieser Frage. Der Abg. Storz wies darauf hin, dass die Simplonbahn ihrer Vollendung entgegengehe, und dass dadurch ein Teil des Nordsüdverkehrs, insbesondere von England, Holland und Belgien nach Italien, von Deutschland abgeleitet und auf französische Bahnen übergeführt werden würde, wodurch den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine erhebliche Einnahme entgehe. Und als der Abg. Dr. Jäger auf die „sehr inhaltsreiche Frage“ einging: „was soll Deutschland gegenüber der Eröffnung des Simplontunnels tun, um die Schäden, die die Simplonbahn wahrscheinlich bringen wird, abzuwenden oder zu vermindern?“, da „erwähnte“ er auch, nachdem er zuvor über die Projekte einer Ostalpenbahn sich des längeren verbreitet hatte, „ein anderes Projekt, das zwar kein Eisenbahnprojekt ist, das es aber doch vielleicht ermöglichen würde, einen Teil des Simplonschadens für Deutschland wettzumachen, nämlich die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Oberrhein bis Basel“. Nachdem er die Mittel und Wege angegeben hatte, damit das Tausendtonnenschiff auch auf dem Oberrhein bis Basel das Normalschiff werde, schloss er seine Ausführungen mit den Worten: „Wenn es auf diese Weise gelingt, den Oberrhein bis Basel schiffbar zu machen, dann würde bei der billigen Wasserfracht vielleicht dort eine nicht unbedeutende Ablenkung des Verkehrs über den Simplon möglich sein. Ich wollte diese Frage hier anregen, da sie doch zu den wichtigsten Verkehrsfragen des deutschen Reiches gehört, und ich möchte die verschiedenen verbündeten Regierungen, die dabei interessiert sind, dringend bitten, diese Frage ernsthaft im Auge zu behalten und vorwärts zu bringen“.

Wenn also Marseille sich aus seiner dominierenden Stellung verdrängt sieht und seine Bedeutung für den Transit zurückgegangen ist, so ist dies zum guten Teil der Konkurrenz der Nordseehäfen und der Rheinschiffahrt zuzuschreiben, und deshalb müssen sich die Blicke der Franzosen nach dem Norden wenden, um den Gefahren, die der Simplon eventuell für

die französischen Verkehrsinteressen haben kann, zu begegnen¹⁾.

Was nun das Verhältnis zwischen Simplon und Mont Cenis betrifft, so haben wir hier die beiden Fragen zu untersuchen: Genügt der Mont Cenis den Interessen Frankreichs? und inwieweit wird der Simplon den Verkehr zum Nachteil des Mont Cenis an sich ziehen?

Als der grosse Staatsmann Cavour im Jahre 1852 sein Land mit Frankreich zu verbinden suchte, da handelte es sich nur darum, Turin, die Hauptstadt von Piemont, zu erreichen, dieser Zweck wurde durch die Mont Cenisbahn vollständig erfüllt, und das Werk rechtfertigte in vollem Umfange die grossen Opfer an ungezählten Millionen, die darauf verwandt wurden. Heute aber handelt es sich nicht mehr darum, Piemont zu erreichen, sondern Mailand, den nördlichen Zentralpunkt des nunmehr geeinigten Königreichs Italien. Und dass jetzt der Mont Cenis den französischen Interessen nicht mehr genügt, beweist am besten der Rückgang des französischen Transites seit Eröffnung der Gotthardbahn.

Dass nun gerade für die Verbindung der beiden Hauptorte dieser Verkehrsgebiete, Paris und Mailand, der Simplon der unter allen Umständen günstigste Weg ist, das zeigt ein Blick auf die Karte und wird uns auch sogleich klar, wenn wir finden, dass die effektive Länge Paris-Mailand durch den Gotthard 903 km., durch den Mont Cenis 945 km. und durch den Simplon 839 km. beträgt.

Ist aber der Mont Cenis ungenügend für den französisch-italienischen Verkehr, so fällt auch damit zugleich der zweite Einwand, der Simplon schade dem Mont Cenis; denn daraus einen Grund zum Widerstand

¹⁾ Dass nicht Genua es war, das dem Hafen von Marseille so grossen Abbruch getan, hat auch Rüegg in seiner Arbeit dargestellt, indem er die Geringfügigkeit des Verkehrs der Gotthardbahn mit dem Hafen von Genua nachweist. Er schliesst seine Ausführungen darüber mit den Worten: „Überblicken wir die Entwicklung der Transitbewegung von Genua in ihrer Gesamtheit, so bietet sich uns ein recht betrübendes Bild. Hinsichtlich des Transitverkehrs Mitteleuropas nach der Levante, dem Orient, Australien, Nordafrika und Südamerika hat Genua, diesen gesamten Transit ineinander gerechnet, eigentlich gar nichts profitiert; von dem Transit in umgekehrter Richtung, aus den letztgenannten Ländergebieten nach Mitteleuropa, ist Genua nur mit drei Artikeln in den Vordergrund getreten, mit dem Verkehr in Getreide, Baumwolle und Petroleum, d. h. nur mit solchen Artikeln, für deren Verkehrsrichtung vor allem die Höhe der Transportkosten entscheidend ist, während für alle feineren Artikel, für deren Handelsrichtung weniger die mechanische Arbeit des Transportes, als vielmehr die geistige Arbeit und Rührigkeit des Unternehmers, die hochentwickelte Unternehmertätigkeit, der fein berechnete kommerzielle Schliff und fernerhin gesunde und unbeschränkte Kapitalkräfte entscheidend sind, Genua bis anhin gänzlich ausser Betracht fällt. Genua hat durch die Gotthardbahn wenig gewonnen und das wenige nur in einseitiger der Entwicklung seiner Handelsmarine wenig günstigen Weise.“

gegen dieses grosse Werk herleiten zu wollen, das wäre genau so berechtigt, wie die Opposition der Frachtfuhrleute gegen die Eisenbahnen. Und die Furcht der Franzosen vor der Simplonbahn und ihr bisheriger passiver Widerstand beweist am klarsten die grosse Überlegenheit dieser Bahn über die Mont Cenis-Linie. In der Tat ist, wie wir an früherer Stelle zeigten, damit zu rechnen, dass der Mont Cenis durch den Simplon eine Einbusse erleiden wird für den Personenverkehr von 88,000 Personen und für den Güterverkehr von etwa 100,000 t.; doch ist hier wohl zu bedenken, dass dieser Verkehr ja Frankreich nicht ganz verloren geht, sondern dass er, wenigstens zum grossen Teil, nur seinen Weg auf den französischen Bahnen ändert und nur etwas früher den französischen Boden verlässt.

Doch was Frankreich an der einen Stelle verliert, das kann es und wird es an anderer Stelle doppelt wiedergewinnen, wenn es versteht, aus der Lage der Dinge Vorteil zu ziehen und anstatt dem Simplon Konkurrenz machen zu wollen, ihn ansieht als eine Fortsetzung seiner eigenen Linien und ihm den Verkehr von Amerika, England, Belgien und dem nördlichen Teil seines eigenen Gebietes mit Italien zuzuführen sucht; dann wird es einen Teil wiedergewinnen von dem, was es durch den Gotthard verloren hat.

Um aber diesen Gedanken verwirklichen zu können, bedarf es nicht nur des guten Willens und einer geeigneten Tarifpolitik, sondern es bedarf vor allem besserer Zufahrtslinien von seiten Frankreichs zum Simplon. Wenn auch die Frage den Gegenstand von Spezialerörterungen bilden muss, so glauben wir doch schon hier darauf hinweisen zu müssen, wie übrigens auch aus unsern bisherigen Erörterungen klar hervorgehen dürfte, dass diese Linie bestimmt sein muss, den Verkehr von und nach dem Norden an sich zu ziehen, dass sie darum so weit als möglich nach dem Norden gelegen sein muss, und dass es deshalb besonders im Interesse Frankreichs liegt, von den beiden bisher aufgestellten Projekten Frasnè-Vallorbe und Faucille dem ersteren den Vorzug zu geben.

Wie wir an früherer Stelle ausführten, wird der Simplon vom Gotthard ablenken im Verkehr Englands, Hollands und Belgiens mit Italien etwa 30,000 Personen und 20,000 t. Güter und im Verkehr Frankreichs mit Italien ungefähr 25,000 Personen und 8,600 t. Güter. Ein Teil dieses Verkehrs nahm bisher seinen Weg über deutsches Gebiet; diesen wird also Frankreich neu gewinnen, und ein Teil, nämlich der zwischen Frankreich und Italien, wird wenigstens länger als bisher französische Bahnen benutzen.

XVI. Italien und die Simplonbahn.

Die grossen Hoffnungen, die Italien auf die Mont Cenis-Bahn gesetzt hatte, haben sich leider nicht erfüllt. Wenn der kleine Staat Piemont, klein an Zahl der Einwohner und an finanziellen Quellen, gross jedoch an Geist und Unternehmungslust seiner Regierung, aus deren Schosse zunächst der kühne und fruchtbare Gedanke der Einigkeit Italiens herausgeboren wurde, wenn dieser kleine Staat so gewaltige Summen für den Durchbruch der Alpen opferte, so waren es nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Erwägungen, welche ihn dazu bestimmten. Mit der Abtretung Savoyens an Frankreich hatte jedoch der Mont Cenis für Italien seine wirtschaftliche, noch mehr aber seine politische Bedeutung verloren. Und schon vor der Eröffnung der Bahn im Jahre 1871 war es nur zu klar, was später wirklich eintrat, sie brachte dem Handel von Genua nach der Schweiz und nach Frankreich keinerlei Vorteile. Der Verkehr zwischen dem Hafen von Genua und Modane, transit ist eine quantité négligeable, er betrug gemäss der italienischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1893 nur 720 Waggons von 237,113, welche den Hafen von Genua verliessen, während 12,471 durch den Gotthard gingen. Begünstigt durch Differenzialtarife auf den Strecken der P.-L.-M. blieb Marseille Beherrscherin des schweizerischen Marktes.

Diese Tatsache findet sich ausgedrückt in einer Beschwerdeschrift der Züricher und Genfer Importeure, wo es heisst¹⁾: „Les Compagnies françaises ne font aucune différence dans les transports, en grande vitesse, entre une quantité de 500 ou 1000 kg. ou 5000 kg. Tandis que les Compagnies françaises maintiennent leur tarif, les Compagnies italiennes pratiquent le tarif dégressif. Par exemple, un wagon de 8000 kg. venant de Naples à Modane en grande vitesse, soit un parcours de 1100 km., ne coûte que 300 fr. et ne met que 40 heures; par contre, nous payons, pour la même quantité, la même somme de Modane à Genève pour un parcours de 280 km. et une durée de 10 à 12 heures.“

In den Akten der „Commission d'enquête sur l'exploitation des chemins de fer italiens“ heisst es über diesen Punkt²⁾:

„Non abstenant l'importance de la ligne de transit de la Haute-Italie, cette partie très essentielle est allée toujours en diminuant depuis 1874, de telle sorte qu'elle est actuellement presque nulle. Les administrations étrangères se sont généralement montrées disposées à

¹⁾ Siehe Bulletin mensuel de la chambre de commerce française de Genève. N° 2 du 20 février 1905.

²⁾ Siehe E. Mola, Le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens.

se mettre d'accord avec les chemins de fer italiens et particulièrement avec ceux de la Haute-Italie, avec lesquels elles se trouvaient en communication directe, au sujet des correspondances, de l'échange du matériel roulant, de la visite à la frontière, des correspondances internationales et de ce qui concerne les tarifs applicables au transport des marchandises en service direct international; mais la manière en laquelle les administrations exploitent les lignes contiguës tend absolument à rendre nul le mouvement de transit à travers l'Italie et surtout par les ports de Venise et de Gênes, qui feraient concurrence aux ports de Trieste et de Marseille et aux chemins de fer pour lesquels ces ports sont des têtes de ligne.

„Il ne faut pas oublier que Gênes et Venise sont trop près des chemins de fer alpins, tandis que Marseille a devant elle un très-long parcours en plaine, au moyen duquel elle peut faire aux autres une concurrence terrible, et que les voies ferrées alpines, hormis le Mont Cenis, sont en dehors de notre territoire, ce qui est sans aucun doute un très grand inconvénient.

„Mais en outre, pour les provenances de nos ports, les Administrations du Sud autrichien et du P.-L.-M. ou se refusent à tout arrangement ou, si elles y consentent, rendent l'accord illusoire en abaissant les tarifs sur leurs réseaux, ce qu'elles peuvent faire sans de trop grands sacrifices, vu la grande longueur de parcours et la nature même des lignes.

„Contre la concurrence de nos lignes et de nos ports, qu'elles redoutent, ces administrations suivent à la lettre la loi de la lutte pour l'existence. Elle défendent leurs intérêts en prenant des mesures qui sont dans le droit de toutes les administrations de chemins de fer en général et qui ont pour but d'attirer et de maintenir sur leurs lignes le plus longtemps possible tous les transports en accordant des faveurs par des réductions spéciales de tarifs, de manière à faire préférer, par des économies notables sur les taxes, la route artificielle à la route naturelle de transit...

„La ligne de Modane, malgré les tarifs spéciaux, n'a pas le mouvement de transit auquel elle pouvait s'attendre dans la zone d'influence qui lui appartient. C'est ainsi, par exemple, que les transports de céréales provenant de la Mer Noire et des blés italiens de la Sicile et de Naples, les cotons, les laines, les denrées coloniales, etc., font escale à Marseille plutôt qu'à Gênes à destination de l'intérieur de la France, et plus encore par Genève pour la Suisse et l'Alsace-Lorraine.

„A ce propos il convient de rappeler le fait suivant. Quand, en 1857, eut été construit le chemin de fer à travers les Alpes entre Bardonnèche et Modane, la Société des chemins de fer Victor-Emmanuel participa à la dépense pour 20 millions de francs en se

faisant accorder à titre de compensation la faculté d'appliquer une surtaxe sur le trajet St-Jean de Maurienne-Susé.

„Quand, en 1860, la Savoie eut été cédée à la France, toutes les obligations et tous les droits appartenant au chemin de fer de Savoie, entre autres la faculté d'appliquer cette surtaxe, furent transmis par le Gouvernement italien au Gouvernement français pour la partie qui était devenue la propriété de ce dernier. Et tandis qu'aussitôt après l'ouverture du chemin de fer de Modane (1871) la Société de la Haute-Italie fit des instances auprès du Gouvernement italien pour obtenir que pour le trajet Bussoleno Modane (transit) il ne fût appliqué aucune surtaxe, ce qui lui fut accordé, le P.-L.-M., de son côté, augmenta de 100 % sur le trajet Modane transit-St-Jean de Maurienne (40 kilomètres) bien que les tarifs de la ligne Rhône-Mont Cenis, appartenant au Gouvernement Français, mais exploitée par cette Compagnie, fussent plus élevés que ceux du réseau P.-L.-M. et que les distances entre Modane transit et Culoz ou entre Modane et Mont mélian ne pussent être augmentées avec les parcours successifs, ce qui rendait impossible l'application de tarifs différentiels plus modérés. On ne peut pas du reste, en faire un grief à la Compagnie P.-L.-M., puisqu'elle usait d'un droit incontestable.

„Cet état de choses, qui provoqua des plaintes très vives, fut modifié en partie en 1875; la surtaxe fut réduite à 50 % pour le trajet de Modane transit à St-Jean de Maurienne.

„Par ce que nous venons de dire il est facile de comprendre qu'en présence des prix élevés sur la ligne Modane-Genève, alors même que la Haute-Italie aurait voulu faire de nouvelles réductions sur ses taxes déjà modérées pour les transports en transit de Gênes à Modane, ces réductions seraient devenues inutiles par suite de celles que le P.-L.-M. aurait faites à son tour sur la ligne Marseille-Genève. On peut même dire que cela est arrivé récemment en suite de l'organisation (15 mai 1878) du service italo-franco-suisse via Modane; par cette organisation, avec les tarifs Marseille-Genève en vigueur à l'époque des tractations et eu égard à la distance, de 43 kilomètres plus grande, sur cette ligne, comparée à celle de Gênes-Modane-Genève, une grande partie du mouvement de transit devait rester acquise à cette dernière ligne. Oui, mais en même temps le P.-L.-M. a introduit le tarif spécial n° 442 Marseille-Genève, qui étant plus réduit que les précédents, a eu pour conséquence d'enlever à Gênes les avantages qu'elle devait retirer du nouveau service.“

Aber auch der Gotthard brachte dem Hafen von Genua nicht die erhoffte Entwicklung. Dies liegt eben daran — wie wir schon verschiedentlich hervorhoben,

und wie auch die von der italienischen Regierung im Jahre 1865 eingesetzte Kommission, welche die Wahl einer schweizerischen Alpenpassage studieren sollte, richtig erkannte — dass, obwohl der Gotthard die günstigste Verbindung für Genua nach dem Norden war, er dennoch stark unter der Konkurrenz der Nordseehäfen: Hamburg, Antwerpen und Rotterdam zu leiden hat, und dass die Waren dieser drei Häfen auch jetzt noch bis an die Schweiz gelangen, ja noch in einem Teil der Schweiz den Markt behaupten können. Diese Kommission sprach sogar die Ansicht aus, dass sich das Absatzgebiet Genuas nicht sehr weit über die Ausmündung der Gotthardbahn nach Norden hin ausdehnen werde.

Nichtsdestoweniger hat der Verkehr Genuas in den letzten 15 Jahren bedeutend zugenommen, er stieg von 2,193,049 t. oder 408,840,560 £ im Jahre 1889 auf 3,945,813 t. oder 1,212,322,478 £ im Jahre 1904. Die Gründe für dieses Aufleben des Genueser Handels sind jedoch in erster Linie zu suchen in den Fortschritten und den rasch steigenden Bedürfnissen der italienischen Wirtschaft selbst, wozu allerdings die Gotthardbahn auch ihren Teil beigetragen hat¹⁾. Dass die Gotthardbahn direkt nur einen geringen Einfluss auf den Handel von Genua ausübte, erkennt man schon aus dem geringen Verkehr, den sie mit dieser Stadt hat; er betrug im Jahre 1887 = 34,397 t. und steigerte sich bis zum Jahre 1904 auf 230,760 t.

In der Getreideversorgung der Schweiz steht Genua jetzt mit Marseille auf gleicher Stufe. Im Jahre 1904 importierte die Schweiz aus Russland 395,200 t. Getreide, aus den Donauländern 93,324 t. und aus britisch Indien 7136 t. Davon gingen nach der französischen Transitstatistik durch Frankreich, also zum grössten Teil über Marseille, 140,762 t. Der Verkehr der Gotthardbahn in diesen Produkten betrug in demselben Jahre 178,836 t., wovon für den Spezialhandel mit Italien rund 19,000 t. in Abzug zu bringen sind. Berechnen wir nun noch etwa 20,000 t. als reexpediertes Getreide und als internen Verkehr der Gotthardbahn, so bleibt uns noch ein Transitverkehr Italiens nach der Schweiz von rund 140,000 t., den wir wohl fast ganz dem Hafen von Genua zurechnen können.

Doch der Einfluss des Gotthard für diesen Verkehr ist fast ausschliesslich auf die deutsche Schweiz beschränkt; denn wenn wir in dem Jahresbericht der Gotthardbahn finden, dass ihr Verkehr im Jahre 1902 nach dem Gebiet der Jura-Simplon-Bahn nur 30,890 betrug, und wir ferner bedenken, dass auch die Linie Bern-Luzern noch zu diesem Netze gehörte, so sehen wir, dass Italien von dem Verkehr mit der welschen

Schweiz fast gänzlich ausgeschlossen war, da es keinen direkten Weg dorthin hatte, während Frankreich deren 4 besitzt, weshalb Marseille hier fast unumschränkt herrschte.

Es galt nun für Italien, einen direkten Zugang in dieses bevölkerte und wegen seiner Naturschönheiten so stark von Fremden besuchte Gebiet zu bekommen, und weder die Mont Cenis- noch die Gotthardbahn hatten die Nützlichkeit einer direkten Verbindung Italiens mit dem Wallis verringert.

Aus den von uns schon angegebenen Gründen konnte es sich für Italien nur um eine Bahn handeln, die auf schweizerisches Gebiet ausmündete; denn ein unter französischem Einfluss stehender Schienenweg wäre für Italien nur eine unnütze Verdoppelung des Mont Cenis gewesen, und die mächtige P.-L.-M. würde auch deren Einfluss durch ihre Differenzialtarife auf ein Minimum herabzudrücken gewusst haben; deshalb mussten die Projekte für eine Durchtunnelung des Mont Blanc und des Kleinen St. Bernhard von italienischer Seite sogleich ausgeschlossen werden. Das dritte Konkurrenzprojekt, der Durchbruch des Grossen St. Bernhard, hätte die grössten technischen Schwierigkeiten geboten, und da diese Passage auf der Schweizerseite bei Martigny ausgemündet hätte, würde sie die ganze Strecke Martigny-Brig, etwa 80 km., dem Lokalverkehr überlassen haben, der wenig rentabel war, während der Simplondurchstich dieser Strecke einen lebhaften Verkehr zuführen wird. Handelte es sich darum, eine wirklich internationale Strecke zu errichten, die so bedeutende Subventionen erforderte, so war es unbedingt notwendig, eine Linie zu wählen, die allen Anforderungen der beiden hauptbeteiligten Nationen entsprach. Da nun Italien weder den Mont Blanc noch den Kleinen St. Bernhard akzeptieren konnte, der Grosse St. Bernhard aber nicht den schweizerischen Interessen genügte, so musste man schon abgesehen selbst von den besonderen Vorteilen, welche der Simplon bot, auf diesen zurückgreifen, als auf diejenige Passage, welche den Interessen der beteiligten Länder am besten entsprach.

Durch den Simplontunnel hat nun der Hafen von Genua einen direkten Zugang zum westschweizerischen Markt erhalten; hier, wo die Konkurrenz der Nordseehäfen nicht mehr zu fürchten ist, wird er es nur mit seinem alten Rivalen von Marseille zu tun haben, der hier bisher ausschliesslich und unumschränkt herrschte.

Von den Gegnern des Simplon in Genua sind nun besonders zwei Argumente vorgebracht worden.

1. Die kleine Verkehrszone des Simplon mit bezug auf Genua und
2. die Gefahr, dass die Tarifpolitik auf den Konkurrenzlinien die erhofften Vorteile der Simplonbahn wieder wettmachen werde.

¹⁾ Vergl. S. 247.

Wenn einige Pessimisten die Zone der Schweiz, welche für ihren Verkehr mit Genua an dem Simplonunternehmen beteiligt ist, auf die Kantone Wallis, Waadt, Freiburg und Neuchâtel mit etwa 650,000 Einwohnern schätzen, nun so sind sie eben Pessimisten; denn wenn wir auch Genf für den Verkehr mit Genua aus der Simplonzone ausschliessen müssen, so müssen wir doch den grössten Teil des Kantons Bern mit einrechnen; denn wenn überhaupt, so muss Bern eben für seinen Verkehr mit Genua am Simplon interessiert sein; und wäre dies nicht der Fall, wie könnte man dann begreifen, dass es Fr. 1,000,000 Subventionen zu diesem Werk beigesteuert hat. Rechnen wir dann noch einen Teil von Hochsavoyen hinzu, so können wir gemäss unsern Ausführungen auf S. 202 die Einwohnerzahl dieser Zone unbedenklich auf 1,000,000 erhöhen. Dazu kommt aber noch, dass dieser Teil, der einer der blühendsten der ganzen Schweiz ist, alljährlich noch einen starken Strom von Fremden anzieht, der seinen Verkehr und seine Konsumtion im Sommer fast verdoppelt.

Ja, das ist alles sehr gut, sagen die Gegner, aber — und hier kommt der zweite Einwand — es genügt eine leichte Reduktion der Tarife der P.-L.-M., die das grösste Interesse hat, Marseille zu schützen, und alle Vorteile sind wettgemacht. Unzählig sind die Beispiele, wo Tarife ziemlich grosse reelle Distanzen aufzuwiegen imstande waren.

Leider sind diese Befürchtungen, wie wir Seite 232 zeigten, nicht ganz unbegründet; aber wenn auch die P.-L.-M., die dasselbe Interesse wie Marseille hat, die grössten Anstrengungen machen wird, einen Teil des bisherigen Absatzgebietes zu behaupten, so sind doch die Tarife stets begrenzt durch die Transportkosten, und ein Heruntergehen unter diese ist auf die Dauer nicht möglich. Und auf der andern Seite ist doch wohl kaum anzunehmen, dass die Bundesbahnen, nachdem sie so viele Millionen in das Unternehmen gesteckt haben, sich nun infolge einer verfehlten Tarifpolitik den wichtigen Verkehr entgehen lassen, auf den diese Linie zu zählen berechtigt ist, um das Anlagekapital zu verzinsen.

In welcher Weise der Simplon die Tarifpolitik der P.-L.-M. beeinflussen wird, hat M. Théry besonders klar ausgedrückt in seinem Rapport an den französischen Handelsminister, in dem es heisst¹⁾:

„A l'heure actuelle toutes les marchandises de la Suisse française (Neuchâtel, Fribourg, Sion, St-Maurice, Vevey, Genève), ayant à descendre sur la Méditerranée

¹⁾ Voir Rapport à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie de la République française sur la question du percement du Simplon, au point de vue des relations commerciales de la France avec la Suisse. Paris 1888.

ou en venant, comme par exemple des marchandises d'alimentation, céréales et vins passent par Genève, pour se diriger ensuite soit sur Gênes par le Mont-Cenis, soit sur Marseille par Grenoble et Gap, ou par Virieu-S'-André-le-Gor et par Valence (ou vice-versa).

„Les distances sont les suivantes:

Genève à Gênes (par le Mont Cenis)	. . .	471 km.
Genève à Marseille (par Grenoble-Gap)	.	471 „
Genève à Marseille (par Virieu-Valence)	.	499 „

„En distances réelles l'avantage est pour le Mont Cenis et Gênes sur la route Genève-Valence-Marseille (28 km.), et il y a égalité entre les routes Genève, Gap, Marseille.

„Mais la distance virtuelle entre Marseille et Genève par la vallée du Rhône est bien plus courte qu'entre Gênes et Genève: en d'autres termes la ligne Marseille-Genève est bien meilleur que la ligne Gênes-Genève par le Mont Cenis.

„D'autre part, la Compagnie P.-L.-M., qui exploite à la fois le Mont Cenis et la ligne Marseille-Genève, a un intérêt puissant à favoriser les exportations en Suisse par cette dernière route, puisque par Marseille les marchandises restent pendant 471 kilomètres sur ses rails, tandis que par la route de Gênes, elles n'y circulent qu'à partir de Modane, c'est-à-dire sur un parcours total de 201 kilomètres. Aussi la Compagnie fait-elle des tarifs de transit particulièrement avantageux à Marseille et force-t-elle ses prix sur le parcours de Modane à Genève, pour obliger les marchandises de provenance méditerranéenne à passer par Marseille.

„Mais quel changement avec l'ouverture du Simplon, dont l'exploitation sera au service exclusif des intérêts italiens! Le régulateur du Mont Cenis ne pourra plus être employé et la France perdra la presque totalité de l'alimentation de la Suisse française.

„Par le passage du Simplon, la distance réelle entre Genève et Gênes sera de:

Genève à Lausanne	60. ¹⁶	kilomètres,
Lausanne à Gênes	418. ⁷⁹	„
total	478. ⁹⁵	„

„Les routes Genève-Simplon-Gênes, Genève-Mont Cenis-Gênes et Genève-Valence-Marseille seront à peu près égales; mais Genève se trouve à l'extrémité sud-ouest de la Suisse, à 60 kilomètres de Lausanne. Il en résulte que la route du Simplon battra la route de Marseille d'une distance variant entre 60 et 110 kilomètres pour les villes suivantes:

„Coppet, Nyon, Morges, Lausanne, Vevey, Saint-Maurice, Sion, Yverdon, Fribourg, Payerne et Neuchâtel.

„En d'autres termes, toutes les relations commerciales méditerranéennes de ces villes, qui se font actuellement par Marseille, et notamment l'alimentation se feront par Gênes avec le Simplon, puisqu'en réalité cette route sera la plus économique.

„Voici, en effet, un passage caractéristique du Message adressé par le Conseil d'État de Fribourg (23 février 1887) au Grand Conseil du canton, et concluant à l'allocation d'une subvention de 2 millions en faveur du percement du Simplon :

„Nos commerçants tirent leurs provisionnements du port de Marseille à une distance de 606 kilomètres de Fribourg. Par le chemin de fer du Simplon, nous serons rapprochés du port de Gênes, qui est à une distance de 452 kilomètres de Fribourg. Les marchandises feront plus de la moitié du trajet sur les rails de la Compagnie de la Suisse occidentale. Il résultera de ce rapprochement une économie importante dans les frais de transport.

„Ainsi donc, voilà qui est bien net: le Simplon pourra enlever à Marseille, c'est-à-dire à notre commerce d'exportation, la totalité de l'alimentation de la Suisse française, à l'exception de la ville de Genève, qui se trouve sur la limite des deux bassins économiques.“

Wenn die P.-L.-M. auch fernerhin noch Zuschlag erheben sollte auf der Strecke Modane-Genf, um die Strecke Marseille-Culoz und den Hafen von Marseille zu fördern, so wird sie damit nur erreichen, dass sie den Verkehr von Genua nach der Schweiz ganz verlieren wird. Der Simplon wird also den Machinationen der P.-L.-M. ein Ziel setzen und auch den Mont Cenis dem Hafen von Genua dienstbar machen.

Dieselbe Rolle als Regulator wird aber der Simplon auch auf den Gotthard ausüben. Auf der Gotthardbahn werden bisher noch Tarifizuschläge von 50 km. auf der Strecke über Pino und von 64 km. über Chiasso erhoben. Wenn es nun der Simplonbahn infolge der Konkurrenz gelingen sollte, die Gotthardbahn zu veranlassen, diese Tarifizuschläge fallen zu lassen, so würde sich damit der Verkehr von Genua um etwa 30 km. nach dem Norden hin ausdehnen können.

Wenn also durch einen Konkurrenzkampf der drei Alpenpassagen die Transportkosten sinken, so ist dies keineswegs ein Verlust für Genua; denn „die Konkurrenz ist die Seele des Handels“, wie man im vulgären Sinne sagt, und die Konkurrenz der Transportwege kann für Genua nur vorteilhaft sein, und man kann mit Recht sagen: der Simplon öffnet Genua nicht nur eine Verkehrsstrasse nach dem Norden, sondern deren drei.

Aber auch aus dem Einfluss, den die Simplonbahn auf ganz Norditalien und besonders auf Mailand aus-

üben wird, wird Genua seinen Vorteil ziehen, wie es seinen Vorteil gezogen hat aus dem Aufblühen Mailands infolge der Gotthardbahn. Es ist dies ein Punkt, der nur zu leicht übersehen wird. Unleugbar verdankt Mailand einen Teil seines gewaltigen Aufblühens in den letzten Jahrzehnten der Gotthardbahn. Sein Handel hat sich in ungeahnter Weise erweitert; neue Industrien sind entstanden, und Mailand ist der Zentralknotenpunkt der ganzen lombardischen Tiefebene geworden. An diesem Aufschwung partizipiert aber auch Genua. Nach der italienischen Eisenbahnstatistik gingen im Jahre 1893 von 237,113 Waggon, die von Genua speziert wurden, nach Mailand 71,000 auf der Linie via Pavia und 20,000 auf der Linie via Mortara, also $\frac{3}{8}$ des gesamten genueser Landtransportes, und von diesen blieben $\frac{2}{3}$ allein in Mailand.

Die Simplonbahn wird also dem Verkehr von Genua einen neuen gewaltigen Aufschwung geben. Es handelt sich für Genua nicht nur um eine Neubelebung seiner bisherigen Beziehungen, sondern auch um die Erwerbung ganz neuer Absatzgebiete, und somit um die Schaffung eines neuen Verkehrs. Es ist vielleicht keine Übertreibung, wenn man annimmt, dass Genua seine kommerziellen Transaktionen jährlich um etwa 1,400,000 q. wird vermehren können. Wenn wir annehmen, dass jede Tonne dem Schiffsbefrachter einen Gewinn von etwa Fr. 20 lässt, und wenn wir denselben Betrag für die Exporteure, Kommissionäre und Spediteure rechnen, so kommen wir auf eine Ziffer von Fr. 5,600,000, welche Genua durch die Simplonbahn gewinnen kann, und die sicher die Subventionen der Stadt Genua von Fr. 750,000 rechtfertigen.

In demselben Masse wie Genua werden aber auch die italienischen Bahnen aus dem Simplonverkehr Vorteil ziehen. Der Transit Genua-Iselle wird sich jährlich um ungefähr 140,000 Tonnen heben, die eine Einnahme von etwa Fr. 1,246,000 bedeuten ¹⁾. Die italienischen Bahnen werden aber nicht nur von dem neuen Verkehr profitieren, den Genua an sich ziehen wird, sondern es ist ausserdem noch in Rechnung zu stellen, dass der Verkehr, den der Simplon in bezug auf Mailand vom Gotthard ablenken wird, fernerhin auf einer bedeutend längeren Strecke die italienischen Linien benutzen wird. Die Entfernungen von Mailand nach Chiasso und Pino sind bezüglich 52 und 101 km., während die Strecke Mailand-Domodossola 123 km. beträgt; der Übergang eines Teils des Verkehrs vom Gotthard auf den Simplon wird also eine Mehreinnahme der italienischen Bahnen bedeuten. Und besonders wird sich diese Vermehrung auf der Strecke Novara-

¹⁾ Wir haben den Transittarif für Getreide diesen Berechnungen zu Grunde gelegt.

Gozzana-Domodossola zeigen, welche bisher eine blosser Lokalbahn war und deren Einnahmen die Ausgaben nur um ein geringes überstiegen. Durch die Eröffnung der Simplonbahn ist diese Strecke zu einem Teilstück einer grossen internationalen Linie geworden, und ihr Reinertrag wird bald so hoch steigen, dass die Hauptausgabe, die Italien für den Simplon gemacht hat, nämlich das Kapital, das es in der Linie Iselle-Domodossola festgelegt hat, amortisiert sein wird.

Die Simplonbahn wird aber Italien nicht nur einen neuen Verkehr bringen, sondern wird ihm auch neue Absatzgebiete für seine Produkte schaffen. Der schweizerische Westen, in den die Simplonbahn direkt einführt, wird infolge seines starken Fremdenverkehrs ein guter Abnehmer der italienischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse werden, an denen er selbst so arm ist. Wenn man den Verkehr Italiens vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn vergleicht, so bekommt man ein Kriterium für die Konsequenzen, welche der Simplon auf die Beziehungen Italiens mit der welschen Schweiz haben wird. Wir stellen nachfolgend aus der italienischen Handelsstatistik einige diesbezügliche Angaben zusammen.

Einfuhr nach der Schweiz aus Italien.

	1880	1884
	q.	q.
Eier	610	21,480
Frische Fische	116	190
Lebendes Geflügel	—	3,203
Totes Geflügel und Wild	295	1,449
Mehl	26,174	47,709
Olivenöl	2,459	7,423
Reis	20,000	25,230
Teigwaren	460	3,095
Frische Früchte und Gemüse	1,166	14,282
Butter	537	691
Fleisch	361	813
Kastanien	2,642	9,798
	<hr/>	<hr/>
	54,820	135,363

Italien exportierte vor der Eröffnung der Gotthardbahn im Durchschnitt der Jahre 1878—1881 für 110,578,000 £ nach der Schweiz und nach der Eröffnung im Durchschnitt der Jahre 1882—1888 für 138,499,000 £.

Um uns ein Bild zu machen, in welcher Weise die beiden Staaten Italien und Frankreich an der Einfuhr ihrer eigenen Naturprodukte in die Schweiz bisher beteiligt waren, lassen wir in nachstehender Tabelle einige Angaben aus der schweizerischen Handelsstatistik vom Jahre 1904 folgen.

Einfuhr nach der Schweiz:

	aus Italien	aus Frankreich
	q.	q.
Eier	30,855	13,191
Frische Fische	698	3,461
Fische, gesalzen, getrocknet etc.	594	5,889
Lebendes Geflügel	6,229	632
Getötetes Geflügel	8,022	19,549
Olivenöl in Fässern	14,088	6,690
Andere Speiseöle	108	25,718
Frisches Gemüse	44,320	92,743
Obst, geniessbare Beeren	16,661	75,648
Frische Weintrauben	75,860	29,659
Datteln, Feigen, Mandeln, Haselnüsse	4,525	2,378
Obst, gedörnt	2,677	7,150
Früchte, eingemacht od. kandiert	164	104
Butter, frische	12,540	13,804
Butter, gesotten, Kunstbutter	—	10,314
Kartoffeln	21,554	96,252
Kastanien	27,047	6,680
Naturwein in Fässern	375,996	183,976
Naturwein in Flaschen	279	884

Von dem Export Italiens ging bisher nur ein geringer Teil nach der Westschweiz, wo die Konkurrenz mit Frankreich bisher unmöglich war, wo sie aber durch den Simplon ziemlich leicht werden wird. Man sieht also, welcher neuer Horizont, welcher neuer Markt sich Italien öffnet; seine Landwirtschaft wird hier ein neues Feld der Tätigkeit und des Erwerbes finden. In wenig Stunden gelangt man jetzt aus dem Herzen Nord-Italiens in das Wallis und an den Genfer See, die Italien so nahe sind, und die den Italienern bisher wirtschaftlich so fern und daher so fremd und unbekannt waren.

XVII. Die Schweiz und die Simplonbahn.

Schon bei der ersten Anlage von Eisenbahnen in der Schweiz hatte man vorgesehen, dass die Alpen im Zentrum, im Osten und im Westen durchbrochen werden sollten. Diese Grundidee findet sich bereits in einem Bericht vor, welcher im Jahre 1881 den eidgenössischen Räten vorgelegt wurde, sie beruhte auf der Notwendigkeit, den nationalen Einheitsgedanken durch Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes zwischen den verschiedenen Teilen der Schweiz, wie auch durch Wahrung der volkswirtschaftlichen und politischen Interessen zu befestigen. Die Absicht, die Alpen zu durchbrechen oder zu überschreiten, ist in der Schweiz zur selben

Zeit entstanden, wie die Initiative zur Ausführung des schweizerischen Bahnnetzes. Wie kann man in der Tat annehmen, dass Kompagnien Linien konstruieren, welche in Chur oder Sitten endigen, ohne die Perspektive, diese eines Tages mit dem im Süden der Alpenkette gelegenen Lande verbunden zu sehen¹⁾. Ganz natürlicherweise musste bei der Ausführung dieses Programmes, das nicht das Werk einer einzigen Generation sein konnte, mit dem Zentrum des Landes der Anfang gemacht werden.

Die Durchbohrung des Gotthard hat dem Tessiner Tal und dem grossen Dreieck, das von den Linien Luzern-Basel und Luzern-Schaffhausen begrenzt wird und dessen wirtschaftliche Metropole Zürich ist, die Vorteile eines grossen internationalen Verkehrs verschafft. Nachdem die Schweiz ihrem deutschen Teil im Gotthard einen internationalen Weg gegeben hatte, wollte sie auch ihrem französischen Teil einen Ausgang gegen den Mittag eröffnen.

Vom Standpunkt der welschen Schweiz ist also die Simplonbahn nur eine gerechte Kompensation für die Gotthardbahn. Im Osten ist die Durchbohrung der Alpenkette bis jetzt noch ein Projekt geblieben.

Wenn es auch unvermeidlich, ja sogar nützlich ist, dass in einem Parlamente die lokalen Interessen diskutiert werden, so ist es dennoch die Pflicht der Regierung, die allgemeinen Interessen daraus herauszuschälen und zu verteidigen und auf Grund dieser eine Entscheidung zu treffen. Die bewunderungswürdige Zähigkeit der Schweizer, welche ihre lokale Eisenbahnpolitik der Verwirklichung so grosser Unternehmungen unterordnete, könnte ein Beispiel für andere Nationen sein, welches würdig ist, nachgeahmt zu werden.

Die Schweiz, welche vor der Eröffnung der Gotthardbahn fürchten musste, ein Engpass zu werden, dem Reisende und Güter weichen, um sich in die beiden Ströme des Brenner und des Mont Cenis zu teilen, hat durch die Gotthardbahn plötzlich eine kommerzielle Bedeutung erster Ordnung für den Transit erhalten, die durch die Eröffnung der Simplonbahn noch bedeutend erhöht worden ist.

Von den Gegnern der letzteren ist nun gegen sie der Vorwurf erhoben worden, sie mache der Gotthardbahn Konkurrenz. Dies ist zwar zuzugeben, doch warum sollte man der Gotthardbahn eine Monopol-

stellung einräumen? Und hatte vom Standpunkt der Gleichberechtigung die welsche Schweiz nicht denselben Anspruch auf eine direkte Verbindung mit Italien wie die deutsche! Wenn nun gar einige Fanatiker, die sich ausserdem noch in dieser Frage für kompetent halten, wegen dieser Konkurrenz der Simplonbahn die Existenzberechtigung absprechen, nun so halten wir es für eine arge Selbsttäuschung, dass sie sich für kompetent halten, und wir möchten sie nur auf ihren logischen Denkfehler aufmerksam machen, dass sie nämlich auf der einen Seite den Simplon für konkurrenzfähig halten, ihm aber auf der andern Seite die Existenzberechtigung absprechen, da doch das erste das zweite bedingt.

Zwar ist die Gotthardbahn noch nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen, doch würde sich bei der augenscheinlichen Tendenz der Verkehrsvermehrung bald das Bedürfnis nach Entlastung dieser Bahn gezeigt haben. Die Verkehrseinbusse der Gotthardbahn steht übrigens zu dem Gesamtverkehr der Simplonbahn in gar keinem Verhältnis, das irgendwie den Einwand gegen die letztere berechtigen könnte, und dies um so weniger, da ja die Simplonbahn ganz andern Gebieten der Schweiz zu dienen bestimmt ist als die Gotthardbahn. Ausserdem wird, wie wir auf S. 217 zeigten, der Gotthardverkehr sich schon nach einigen Jahren wieder auf die alte Höhe gehoben haben.

Wir haben bereits an früherer Stelle ausgeführt, welchen Verkehr die Simplonbahn an sich ziehen wird und welche Einnahmen sich daraus für die Bundesbahnen ergeben werden, wir verweisen daher auf das früher Gesagte und beschränken uns hier darauf, nachzuweisen, welche wirtschaftlichen Folgen dieser Verkehr für die von ihm bedienten Landesteile nach sich ziehen wird.

Die ganze Westschweiz und besonders das Wallis, bisher blockiert, wird durch die Simplonbahn in direkten Verkehr mit Italien und mit Genua gebracht. Gemäss unserer früheren Ausführungen können wir den bisherigen Verkehr der Westschweiz mit Italien auf etwa 75,000 Personen schätzen. Nehmen wir nun an, diese Personen hätten auf ihrer Reise alle im Durchschnitt den Weg zwischen den beiden Zentralpunkten Lausanne und Mailand zurückgelegt, so kommen wir zu folgendem Ergebnis: Ein Reisender spart bei einer Reise mit einfachem Billet von Lausanne bis Mailand durch den Simplon gegenüber einer Reise durch den Gotthard I. Klasse Fr. 20. 30, II. Klasse Fr. 14. 05, III. Klasse Fr. 11. 35 und gegenüber einer Reise durch den Mont Cenis I. Klasse Fr. 23. 75, II. Klasse Fr. 15. 15, III. Klasse Fr. 8. 85¹⁾. Wenn wir nun auch in

¹⁾ In dem „Rapport du Conseil d'administration“ der „Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie“ vom Jahre 1859 heisst es: „Il est bien certain que si l'on n'avait voulu dans la plaine du Rhône qu'un chemin de fer de touristes pour visiter le Saint-Bernard, le Mont-Blanc et les vallées du bassin du Rhône il ne fallait pas suivre la marche que nous avons adoptée et que vous avez approuvée dans vos précédentes assemblées générales.“

¹⁾ Vergl. S. 205.

Betracht ziehen, dass ein Teil der Reisenden mit Rückfahrkarten oder mit andern Fahrkarten zu reduziertem Preise fährt, so werden wir doch unbedenklich eine Ersparnis von durchschnittlich Fr. 10 pro Person annehmen können; dies ergäbe also eine Gesamtersparnis an Reisegeld von Fr. 750,000 pro Jahr. Die Ökonomie an Zeit pro Person beträgt mindestens 4 Stunden 30 Minuten. Wir erhalten somit einen Gesamtzeitgewinn von 337,500 Stunden pro Jahr. Rechnen wir die Personenreisestunde zu Fr. 1 so erhalten wir einen ökonomischen Gewinn der 75,000 Reisenden von Fr. 337,500. Dies ergibt also einen Totalgewinn von Fr. 750,000 + 337,500 = 1,087,500. Kapitalisieren wir diesen Betrag zu 4 %, so erhalten wir einen Kapitalstock von Fr. 27,190,000. Durch die Zeitersparnis von 337,500 Stunden ist eine grosse Summe von Intelligenz und wertvollen Produktivkräften, die bis dahin im Eisenbahnwagen oder auf der Post müssig und brach gelegen hat, entfesselt und für die Zwecke wirklich produktiven Schaffens frei geworden ¹⁾.

Der Simplon wird aber auch einen neuen Weg für den Güterverkehr zwischen der Westschweiz und Italien bieten. Durch diesen neuen Zugang nach Italien wird die französische Schweiz unabhängig von Marseille und der mächtigen P.-L.-M., die bisher nur zu oft ihre Monopolstellung diesen Gebieten gegenüber missbrauchte. Genua und Marseille mit den Produkten überseeischer Herkunft, Italien und Frankreich mit ihren eigenen Erzeugnissen werden sich fernerhin auf dem westschweizerischen Markt unterbieten, und dieser wird daraus den Vorteil ziehen. An dieser grossen Verkehrsstrasse wird aber auch die Industrie, die bisher in diesen Gebieten fast ganz fehlte, ihre Stätte aufschlagen und ihre Fabriken errichten, um die bis zum Überfluss vorhandenen Wasserkräfte, die „houille blanche“, auszunutzen. Und wenn es eines Tages gelingen sollte, die an der Schneegrenze in den Walliser Bergen verborgenen Schätze an Mineralien, wie Kupfer, Zinn, Blei, Kobalt und Anthrazit zu Tage zu fördern, so kann man mit Recht hoffen, dass das Wallis das Land der Zukunft ist.

Den grössten Vorteil aus der Lage der Dinge wird Lausanne ziehen. Mit zäher Ausdauer und mit klarem Blick haben es die Bürger dieser kleinen Stadt verstanden, die diplomatischen Verhandlungen, die finanziellen Quellen, die technischen Lösungen sich zunutze zu machen, um ihren Plan auszuführen, eine der grossen Weltstrassen durch Lausanne zu leiten, es zu einer prächtigen Ruhestation der Reisenden vom Norden nach Italien zu machen und dort ein bequemes Entrepôt für den englischen, französischen und belgischen Transit

nach Italien und dem Orient zu schaffen. Welchen Vorteil ein grosser Durchgangsverkehr und besonders ein grosser Personendurchgangsverkehr bringt, sieht man am besten aus der gewaltigen Bevölkerungszunahme folgender Städte:

Jährliche Zunahme von 1850—1900.

Zürich	28.9 ‰
Basel	27.3 „
Olten	27 „
Luzern	21.3 „
Lausanne	20 „
Bern	16.8 „

Bemerkenswert ist hier, dass Bern mit den übrigen Orten nicht gleichen Schritt hat halten können. Wir können wohl annehmen, dass Olten und Luzern lediglich ihrem grossen Verkehr ihr starkes Aufblühen in den letzten Jahren zu verdanken haben.

Der grosse Strom des Personendurchgangsverkehres von der Schweiz nach Italien wird zu einem guten Teil den neu erschlossenen Weg durch den Simplon gehen und die von ihm durchquerten südlichen Kantone, die bisher über allzureichen Ertrag des Fremdenverkehrs wohl kaum zu klagen hatten, werden die segensreichen Wirkungen bald zu spüren bekommen. Die ausserordentlichen Errungenschaften der Technik auf den verschiedenartigsten Gebieten der Verkehrseinrichtungen steigern den Verkehr in einer Weise, dass es schon jetzt schwer fallen dürfte, die fortwährenden Wechselwirkungen nach den verschiedenen massgebenden Faktoren genau auszuseiden und zu bewerten. Der Fremdenverkehr ist ein Gebiet des allgemeinen Verkehrs von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung nicht nur unmittelbar für die Verkehrseinrichtungen selbst, sondern auch für Handel und Industrie: Alle Gebiete der Volkswirtschaft werden von ihm berührt. Auf dem Fremdenverkehr basiert die wirtschaftliche Prosperität ganzer Landstriche und zahlloser Ortschaften. Ausschliesslich auf ihm beruht die sogenannte Fremdenindustrie, die weite Produktions- und Geschäftsgebiete befruchtet und vielen Tausenden lohnenden Verdienst verschafft; durch ihn wird der Detailhandel belebt — dem Vergnügungsreisenden folgt der Kaufmann: Tourist und Verproviantierung sind zwei Ausdrücke in dem Gesetz von Angebot und Nachfrage, angewandt auf den schweizerischen Lebensmittelmarkt. Durch den Fremdenverkehr wird auch das gesamte Kulturleben in nicht zu unterschätzender Weise beeinflusst. Je länger, je mehr wird dies auch erkannt, und braucht hier wohl nicht näher nachgewiesen zu werden, und es drängt sich auch auf diesem Gebiete die Frage auf, ob und in-

¹⁾ Vergl. Rüegg S. 23.

wieweit das in letzter Zeit wieder so stark betonte Nationalitäts- und Staatsprinzip an und für sich noch Berechtigung habe, da es doch im Widerspruch steht zu dem mit immer wachsender Macht sich ausbreitenden Verkehr internationalen Charakters.

Die Bevölkerung der Schweiz oscilliert in alljährlich zur bestimmten Zeit, der Fremdensaison, wiederkehrenden Rhythmen, deren Anfang bezeichnet ist durch das Schmelzen des Schnees in den ersten Tagen des Frühlings, und deren Zyklus sich schliesst, wenn die Berge sich wieder in ihre weisse Haube kleiden; vom Mai bis September gesellt sich in der Schweiz zu der sesshaften Bevölkerung eine fluktuierende aus allen Teilen der Welt, welche zunächst auf der Durchreise die Schweiz besucht, um sich nach dem sonnigen Süden zu begeben, „pour chercher des pommes d'or à la rivière d'azur“, und welche beim ersten Feuer der südlichen Sonne sich wieder zurückzieht in den kühlen Schatten der Schweizerberge. Diese Glücklichen des Tages wollen vom Leben geniessen, alles was die Lebenslust sie wünschen lässt, alles was eine feine, oder besser gesagt, raffinierte Kultur ihnen verspricht, alles was ihr Geld ihnen gestattet. Sie finden ein Vergnügen, einen Kitzel ihrer Eigenliebe darin, sich mit einem Luxus und einem Aufwand zu umgeben, der, wenn er weiter nichts bedeutet, sie wenigstens von den gewöhnlichen Sterblichen unterscheidet. Das Charakteristikum ihres Budgets ist verschwenderischer Aufwand. Durch diese ihre Eigenschaft liefern sie die Haupteinnahmen der Hotelindustrie. Die Schweiz, das Land der Touristen, sieht jedes Jahr mit dem Steigen des Fremdenverkehrs auch ihre Einnahmen steigen. Wenn die befruchtende Welle sich zurückzieht, lässt sie jedes Jahr eine dicke Schicht fruchtbaren Schwemmlandes zurück ¹⁾.

Die Fremdenstatistik bietet jedoch so überaus grosse Schwierigkeiten und ist daher noch so wenig entwickelt, dass es leider noch nicht möglich ist, sich ein genaues Bild über den Umfang und die Bedeutung des Fremdenverkehrs zu verschaffen. In seiner kleinen Broschüre „Beiträge zu einer Statistik des Fremdenverkehrs der Schweiz“ schätzt Guyer-Freuler, gestützt auf die Ergebnisse der schweizerischen Transportanstalten vom Jahre 1892 die Zahl der anwesenden Fremden für dasselbe Jahr auf 300,000 und die Ausgabe für Transportmittel auf etwa 15 Millionen.

Vergleichen wir nun diese Angaben von 1892, welche Guyer-Freuler seinen Berechnungen zu Grunde legt, mit den Angaben von 1905, so erhalten wir folgendes Bild.

¹⁾ Vergl. Ravitaillement de la Suisse. Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Genève, n° 3 et les suiv.

Tabelle XX.

Transportanstalten	Zahl der beförderten Personen		Betrag in Fr.	
	1892	1905	1892	1905
1. Postverkehr	796,010	1,555,474	1,740,048	2,181,583
2. Haupt- und Nebenbahnen	37,635,559	75,415,515	39,601,672	68,310,245
3. Drahtseilbahnen	2,010,411	4,733,430	494,416	1,226,907
4. Strassenbahnen	10,106,224	75,410,587	1,441,194	9,395,457
5. Dampfboote	4,245,900	¹⁾ 5,550,595	5,070,700	¹⁾ 6,603,928

¹⁾ Die Zahlen sind von 1904, da die von 1905 nicht angegeben sind.

Für die Beurteilung des Fremdenverkehrs kommt in erster Linie der Verkehr auf den Haupt- und Nebenbahnen und auf den Drahtseilbahnen in Frage. Nun sehen wir aus dieser Tabelle, dass sich dieser Verkehr in den 13 Jahren verdoppelt hat. Wenn es auch gewagt sein dürfte, daraus den Schluss zu ziehen, dass sich die Anzahl der Fremden auch verdoppelt habe, so kann man doch daraus schliessen, dass, wenn die Berechnungen Guyer-Freulers für das Jahr 1892 annähernd zutreffend sind, diese jetzt bei weitem überholt sind.

In der „II. Enquete des Schweizerischen Hoteliervereins“ vom Jahre 1892 wird die Anzahl der Logiernächte des Fremdenverkehrs und des Touristen- und Kurrentenverkehrs der einheimischen Bevölkerung mit 7,500,000 angegeben, während Freuler die Logiernächte der Fremden allein auf 6,000,000 schätzt. In der „Gedenkschrift zum 10jährigen Bestehen des Offiziellen Zentralbureaus des Schweizer Hoteliervereins 1891—1901“ finden wir folgende Zahlen für die Jahre 1899 und 1898.

Der Fremdenverkehr der Schweiz in den Jahren 1899 und 1898.

Klassifizierung	Angekommene Fremde ¹⁾		Logiertage		Logiertage pro Person	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898
1	2	3	4	5	6	7
In Jahresgeschäften	1,556,000	1,356,000	5,978,000	5,795,000	3.8	4.2
In Saisongeschäften	1,003,000	904,000	3,787,000	3,705,000	3.8	4.1
Total	2,559,000	2,260,000	9,765,000	9,500,000	3.8	4.15

¹⁾ In den Rubriken 2 und 3 (Angekommene Fremde) ist jede Person so oft gezählt, so oft sie in einem Hotel abgestiegen ist. Die effektive Zahl der Reisenden ist nicht zu ermitteln; sie schwankt zwischen 3—400,000.

Rechnen wir rund 10,000,000 Logiernächte für das Jahr 1905 und ziehen wir davon 20% für die einheimische Bevölkerung ab, so erhalten wir noch

8,000,000 Logiernächte für den eigentlichen Fremdenverkehr. Nehmen wir nun mit Guyer-Freuler an, jede Logiernacht ergäbe für die Hotelindustrie eine Einnahme von durchschnittlich Fr. 10, so ergäbe dies eine Einnahme von 80 Millionen Franken. Hierzu kommen noch wenigstens 25 Millionen Franken für Transportausgaben (Eisenbahn, Post, Dampfschiff, Fuhrwerk). Guyer-Freuler rechnet sodann noch 8—11 Millionen Franken Restaurationsauslagen, so dass inklusive der sogenannten Trinkgelder die gesamten aus dem Fremdenverkehr sich ergebenden Einnahmen mit rund 115 Millionen Franken pro Jahr angesetzt werden können. Wenn auch diesen Einnahmen eine sehr erhebliche Gegenleistung an Spesen, Betriebskosten, für Unterkunft, Beköstigung und Transport gegenübersteht und nach Guyer-Freulers Angaben das mutmassliche Nettobenefice, der effektive Reingewinn, der Höhe des Anlagekapitals gegenüber nur einen bescheidenen Betrag erreicht, so muss doch bemerkt werden, dass die Zahl der unmittelbar im Hotelbetriebe der Schweiz beschäftigten Personen, je nachdem man die technischen Hilfskräfte, Handwerker etc., hinzurechnet oder nicht, 22—27,000 Personen beträgt.

Indirekt erhalten jedoch durch die Hotelindustrie der Schweiz im ganzen 32—35,000 Personen bald längere, bald kürzere Zeit Beschäftigung und wechselnden Verdienst¹⁾ 2).

Wenn es schon nicht möglich ist, sich über den Umfang und die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Schweiz im allgemeinen eine klare Vorstellung zu machen, so würde es ein ganz vergebliches Bemühen sein, aus der durch die Simplonbahn zu erwartenden Verkehrsvermehrung die Vermehrung der Einnahmen aus dem Fremdenverkehr zahlenmässig bestimmen zu wollen; indessen dürfte aus unsern Ausführungen wohl hervorgehen, dass die Wirkungen der Simplonbahn auf die gesamte schweizerische Volkswirtschaft im eminenten Sinne wohlthätige sein werden. So manche Verbindung, so mancher engere persönliche Verkehr wird nun gleichsam en passant eingeleitet und regelmässig unterhalten, der sonst vielleicht unterblieben wäre, der schweizerische Handel wird in immer lebhaftere Fühlung mit seiner gesamten Umgebung kommen; je inniger und je vielseitiger aber diese Beziehungen sind, desto grösser wird auch die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Schweiz für die übrigen Länder sein; denn die erste ist die unbedingte Voraussetzung für die zweite.

¹⁾ Vergl. Guyer-Freuler, Beiträge zu einer Statistik des Fremdenverkehrs.

²⁾ Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, von Reichesberg. Art. Fremdenverkehr, von Guyer-Freuler.

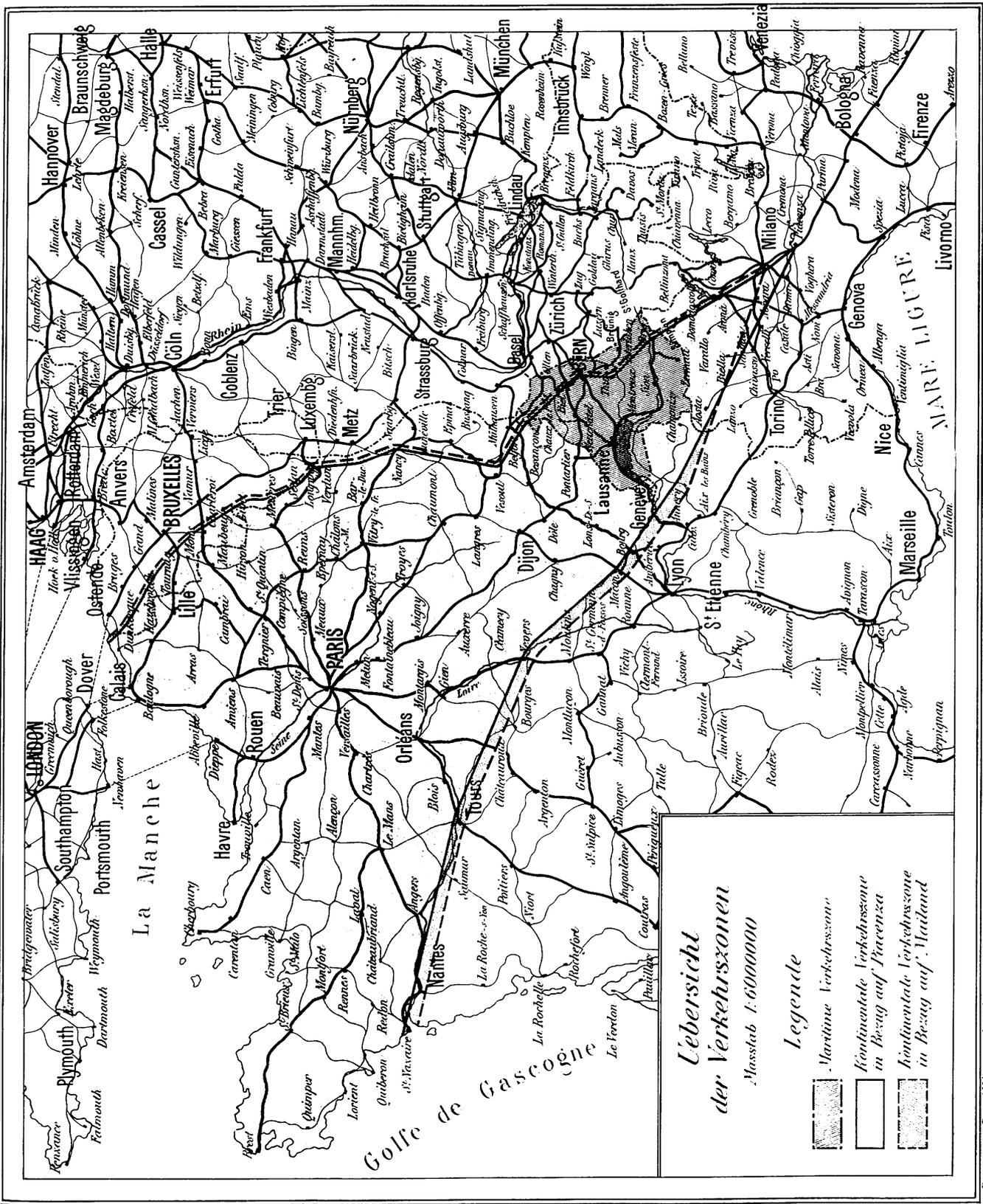
So wird denn die Simplonbahn eine neue Annäherung und weitere Berührungspunkte zwischen den Völkern Europas diessits und jenseits der Alpen schaffen, sie wird die nationalen Gegensätze mildern und der Ausbreitung der Kultur die Wege ebnen. Indem man die Entfernungen, welche die einzelnen Länder trennen, verringert, indem man die topographischen Hindernisse hinwegräumt, trägt man unleugbar dazu bei, die Völker zu einigen und immer engere soziale Bande zwischen ihnen zu knüpfen; indem man sie lehrt, sich besser zu kennen, lehrt man sie, sich weniger zu hassen; denn so manches Vorurteil, welches die eine Nation gegen die andere nährt, fällt, wenn sie näher in Berührung kommen.

Von diesem Standpunkte aus findet das grosse Werk menschlichen Geistes und menschlicher Schaffenskraft seine Rechtfertigung und wohlverdiente Wertschätzung.

Hoffen wir, dass die Zukunft uns die Beweise bringen wird.

Verzeichnis der wichtigsten Quellen, welche vom Verfasser benutzt worden sind.

1. Recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon. Berne 1902.
2. Rapport de la direction au Conseil d'administration du Jura-Simplon touchant les prévisions de rendement du chemin de fer par le Simplon. Berne 1895.
3. Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon: Rapport du Conseil d'administration. 1858 et 1859.
4. Schmid: Die Überschreitung der Alpen mittelst einer Eisenbahn. Bern 1864.
5. G. Lommel: Simplon, St. Gotthard und Lukmanier. Lausanne 1865.
6. Stockalper: Les avantages du Simplon sous le rapport de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer. Lausanne 1869.
7. L.-L. Vauthier: Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Paris 1874.
8. L.-L. Vautier: Le percement du Simplon et les intérêts de l'Europe occidentale. Paris 1875.
9. Bulletin de la société vaudoise des ingénieurs et des architectes. Mars 1876. Le Simplon et la route des Indes.
10. J. Meyer: Le Gotthard et le Simplon. Lausanne 1876.
11. M. William Huber et M. Thomas-Georges Lommel: Le chemin de fer alpin par le Simplon. Conférences faites à la Société des ingénieurs civils de Paris. Paris 1878.
12. Le Comité de direction du chemin de fer du Simplon: Simplon et Mont-Blanc. Lausanne 1879.



Verkehrstruck 1907

Druck d. Kartogr.-Inst. Lips. 1907

Repr. mit Bewilligung d. Eridy. topogr. Bureau

13. M. D. Colladon: Seconde notice sur la question: Simplon ou Mont-Blanc. Réponse à une lettre publiée par M. le Sénateur Chardon. Genève 1880.
14. L.-L. Vauthier: Le percement du Simplon devant les chambres et les intérêts de la France. 1881.
15. Lommel: Notes critiques auxiliaires concernant les nouvelles études de la rampe d'accès méridionale du grand tunnel alpin du Simplon. Lausanne 1883.
16. Rapport des experts sur le percement du Simplon. Lausanne 1886.
17. Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon: Rapport de la direction au conseil d'administration et proposition du conseil à l'assemblée générale extraordinaire du 10 octobre 1889 au sujet de la fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne.
18. W. Teuscher: Eine Lötschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon und direkte Verbindung Berns mit Wallis mittelst Durchstiches des Lötschbergs. Bern 1889.
19. James Ladame: Chemin de fer de Calais à Milan. Paris 1889.
20. E. Mola: Le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens. Bienne 1891.
21. Heinrich Rüegg: Die Wirkungen der St. Gotthardbahn. Leipzig 1892.
22. Guyer-Freuler. Beiträge zu einer Statistik des Fremdenverkehrs in der Schweiz. Zürich 1895.
23. Hotel-Revue. Bâle, septembre 1896.
24. E. Mola: Gênes et le Simplon. Milan 1897.
25. E. Mola: Milano e il Sempione. Milano 1897.
26. W. Teuscher: Die Lötschbergbahn. Neues verbessertes Projekt Thun-Brig nebst Anhang: Kritische Vergleichung mit dem Gegenprojekt Thun-Simmental-Simplon. Bern 1898.
27. W. Teuscher: Gutachten betreffend die Rentabilität der Lötschbergbahn. Bern 1900.
28. M. Camille Barbey: Les passages internationaux du Jura et les intérêts de la Suisse romande. Genève 1901.
29. Der Fremdenverkehr und die Hotel-Industrie der Schweiz im Jahre 1899. Gedenkschrift zum 10jährigen Bestehen des offiziellen Zentralbureaus des Schweiz. Hotelierevereins. 1891—1901.
30. Th. Turrettini: Die Zufahrtslinien zum Simplon durch den Jura. Genf 1902.
31. Louis Lafitte: Le percement du Simplon et la question des voies françaises d'accès. Paris 1903.
32. Elskes: Der Simplontunnel und der internationale Verkehr. Die Woche. Heft 17, Jahrgang 1904.
33. Berner Alpendurchstich. Antwortschrift der Herren G. Colombo, L. Garnir und E. Pontzen. Bern 1905.
34. Brunhes: La question des voies d'accès au tunnel du Simplon. Revue économique internationale, vol. 3, n° 2, 15—20. Octobre 1904. Bruxelles.
35. Brunhes, Jean: Les relations actuelles entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon. Revue économique internationale. Février 1906. Bruxelles.
36. J.-El. David: Le tunnel du Simplon. Lausanne 1905.
37. La route du Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses. Berne 1906.
38. Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande im Jahre 1904.
39. Tableau général du commerce et de la navigation. Commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères. Année 1904.
40. Chemins de fer fédéraux. Tableaux statistiques 1904.
41. Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn. 1904 und 1905.
42. Bulletin mensuel de la chambre de commerce française de Genève. Années 1904 et 1905.
43. Statistica della emigrazione italiana par l'estero negli anni 1902 e 1903.
44. Offizielles schweizerisches Kursbuch. 1905 und 1906.
45. Livret-Chaix. Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer français. 1905.
46. Recueil-Chaix. Recueil général des tarifs des chemins de fer français. 1905.
47. Orario ufficiale delle strade ferrate del regno d'Italia. 1905.
48. Schweizerisch-italienische Gütertarife via Gotthard und Simplon.
49. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen der Schweiz und Italien via Simplon.
50. „Pages libres“. 8 avril 1905.
51. La Gazette de Lausanne.
52. Neue Zürcher Zeitung.
53. Schweizerische Bauzeitung.