

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 27 (1925)
Heft: 15

Artikel: Genfer Probleme
Autor: Choisy, E.G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-748710>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

GENFER PROBLEME

Mit diesem Artikel beginnt eine Reihe von Darstellungen, die sich mit der Situation Genfs befassen und die in den nächsten Heften fortlaufend erscheinen sollen. Außer dem Verkehrsproblem sollen Fragen der Politik, Wirtschaft, Finanz, Handel, Erziehung, des geistigen Lebens usw. von repräsentativen Kennern dieser Gebiete behandelt werden. *Die Red.*

I. DAS GENFER VERKEHRSPROBLEM¹⁾

I. Die Verkehrsmittel Genfs vor 1850

Genf war eine der ersten Städte der Schweiz, welche die Kuriere zu Fuß und zu Pferd durch Wagen ersetzten, und schon 1632 wurde zwischen Lyon und Genf ein regelmäßiger Verkehrsdienst zur Beförderung von Waren, Geld und Briefen eingerichtet. Diese Einrichtung übernahm später auch die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck, während ein reitender Bote die Briefpost zwischen Lyon und Genf gesondert besorgte; dieser Botendienst hatte in Genf an den von St.Gallen Anschluss. Dieser Stand der Dinge veränderte sich nur äußerst langsam, und noch zwei Jahrhunderte später, im Jahre 1796, machte die Eilpost, die regelmäßig von Genf abging, bloß die zwei Routen: Genf–Lausanne–Bern und Genf–Aubonne–Yverdon–Neuchâtel; um nach dem Zentrum oder dem Süden Frankreichs zu reisen, gab es nur den einen Weg über Lyon. So war bis zum Beginn des neunzehnten Jahrhunderts der Verkehr mit Genf durch dessen geographische Lage vorgeschrieben: zwischen dem Jura und den savoyischen Bergen eingeschlossen, musste sich diese Stadt notgedrungen mit einem Verkehr begnügen, dessen Richtung, durch die der Berge bestimmt, nicht von der allgemeinen Richtlinie: Südwest–Nordost abweichen konnte.

Im neunzehnten Jahrhundert veränderten sich die Verhältnisse, und Genf war durch die Schaffung zahlreicher fahrbarer Straßen im Begriff, einer der bedeutendsten *Knotenpunkte* zu werden. Das entsprach übrigens durchaus der ganz besonders

¹⁾ Mit der Untersuchung dieses Problems haben sich bereits zahlreiche Veröffentlichungen beschäftigt. Die hauptsächlichste darunter stellt der Bericht der Genfer Handelskammer vom 24. Oktober 1924 dar, dem wir eine große Zahl von Angaben entnehmen.

zentralen Lage Genfs; andererseits bildete bei der allgemeinen Langsamkeit des Verkehrs ein Gebirgspass, über den eine fahrbare Straße führte, kein nennenswertes Hindernis. So wurde Genf bald zum Zentrum eines wichtigen Straßennetzes, das ihm direkte Verbindungen sicherte: mit Paris über Nyon–Morez–Dijon oder Nyon–Saint-Laurent–Lons-le-Saulnier, mit Lyon, Marseille, Montpellier und dem ganzen Süden, mit Chambéry und Grenoble, Sallanches, Saint-Gervais, Chamonix, Pontarlier, allen größeren Städten der Schweiz, mit Frankfurt, Mailand (über den Simplon), Bern und Deutschland. Die Lyoner Eilpost hatte Anschluss an die, welche nach dem Languedoc, nach Spanien, nach Clermont, Limoges und Bordeaux ging; die von Grenoble war mit der königlich sardinischen Briefpost, die nach Turin, Novara, Mailand, Florenz und dem übrigen Italien ging, in Verbindung; die von Paris schließlich erlaubte, die Städte Nordfrankreichs und Englands zu erreichen.

Gleichzeitig mit der Entwicklung des Eilpostdienstes nahm auch die Schnelligkeit des Transports zu: während im siebzehnten Jahrhundert eine Postkutsche im Durchschnitt $2\frac{1}{2}$ km in der Stunde zurücklegte, reiste man um 1830 in 92 Stunden von Frankfurt nach Genf, und kurz vor dem Aufkommen der Eisenbahn brauchte ein Brief 30 Stunden, um von Paris nach Genf zu gelangen.

Wenn wir bei den Verkehrsmitteln, über die Genf in der Zeit vor den Eisenbahnen verfügt hatte, verweilten, so taten wir es vor allem, um zu zeigen, wie wohlüberlegt der Eilpostdienst eingerichtet war. Um von Genf nach Paris zu gehen, dachte niemand daran, zuerst gegen Süden zu reisen, um dann jenseits des Jura aufwärts nach Paris zu fahren, da doch der kürzeste Weg über Lons-le-Saulnier führte; derselbe Wagen, der von Genf abging, traf in Grenoble ein, und von Genf nach Chamonix fuhren jeden Morgen (laut einem zeitgenössischen Prospekt) « prächtige Berlinen mit Abteilungen », die dort am gleichen Nachmittag eintrafen.

Gegenwärtig erfordert die Fahrt Genf–Paris, verglichen mit der alten Poststraße, einen Umweg von über 100 km südwärts; es gibt keine Züge, die Genf direkt mit Grenoble verbinden, und die Fahrt von Genf nach dem 88 km entfernten Chamonix dauert

im Minimum 3 Stunden 45 Minuten, wobei der Reisende gezwungen ist, nacheinander vier verschiedene Züge zu benutzen, das heißt dreimal umzusteigen!

II. Die gegenwärtigen Eisenbahnlinien

Der Bau der Eisenbahnen hatte zur Folge, dass die Lage Genfs hinsichtlich des Verkehrs mit den benachbarten Gebieten sich völlig veränderte: Genf hörte auf, ein *Knotenpunkt* zu sein, und wurde ein bloßer *Durchgangsort*, der zwar wichtig ist, dessen Entwicklungsmöglichkeiten aber schon durch diese Tatsache begrenzt sind.

Diese neue Lage wurde sowohl durch die für die großen Eisenbahnlinien unabweisliche Notwendigkeit, den Talweg zu benutzen, als auch dadurch verursacht, dass im Genfer Gebiet kein Quertunnel vorhanden ist. Die allgemeine Richtung der Verkehrsstraßen ist somit durch die orographischen Verhältnisse bestimmt, und dies ist der Grund, warum Genf in unserer Zeit bloß ein Durchgangsort für die Linien ist, deren Achse eben nur parallel mit den unseren Horizont begrenzenden Gebirgsketten laufen kann. Es ist interessant, festzustellen, dass die Zahl der von Genf als Zentrum ausgehenden Linien gegenwärtig merklich geringer ist als vor hundert Jahren, und dass die allgemeine Richtung des heutigen Verkehrs (Südwest–Nordost) dieselbe ist, mit der sich Genf vor dem neunzehnten Jahrhundert begnügen musste.

Um diese Lage zu ändern und Genf seine Eigenschaft als Knotenpunkt wiederzugeben, gibt es nur einen Weg, der beträchtlichen Aufwand erfordert: man muss eine Querlinie Lons-le-Saulnier–Genf–Aosta unter Durchbruch der Faucille und des Mont Blanc herstellen.

Bevor wir die im Lauf der Zeit vorgelegten Projekte zur Besserung der bahntechnischen Lage Genfs überprüfen, wollen wir in Kürze die bestehenden Bahnen, ihre Entwicklung und ihren Verkehr besprechen.

Im Jahre 1844 begann ein französisch-schweizerisches Komitee die Strecke Lyon–Genf¹⁾ zu untersuchen, aber infolge der

¹⁾ Wir erinnern daran, dass die erste Eisenbahnlinie zwischen Liverpool und Manchester 1830 dem Betrieb übergeben wurde.

politischen Ereignisse von 1848 wurde jeder Entscheid auf später vertagt. 1852 suchte ein Genfer Initiativkomitee um die Konzession einer Eisenbahn von Genf bis zur Grenze an, welche Bahn bis Lyon gehen sollte. Diese Strecke wurde von 1855 bis 1858 erstellt und in diesem Jahr für den Verkehr eröffnet. Mittlerweile hatte sich die Unternehmung Lyon–Genf mit der Lyon–Méditerranée fusioniert; 1863 wurde infolge einer neuen Fusion die Compagnie PLM gegründet. Am 2. Februar 1853 hatte die Bundesversammlung die vom Kanton Genf erteilte Konzession ratifiziert, wobei sie sich das Recht vorbehielt, die Linie Genf–Grenze unter gewissen Bedingungen zurückzukaufen.

Als die Gesellschaft im Jahre 1854 den kantonalen Behörden den Plan der Linie unterbreitete, entstand in Genf eine lebhaft Polemik sowohl über den Entwurf der Strecke als über die Lage des Bahnhofs; und wenn die Regierung die von der Gesellschaft vorgeschlagene Linienführung genehmigte, so war das für den Bahnhof nicht der Fall: für diesen war das Plateau de la Servette vorgeschlagen, welches vom Zentrum der Stadt weiter abliegt als der heutige Bahnhof Cornavin.

Der Große Rat berücksichtigte das zu diesem Zweck eingeholte Gutachten von etwa dreißig deutschen, belgischen und französischen Gemeinden, ferner auch die Meinung des mit der Erstellung eines Bahnhofprojekts beauftragten Chefingenieurs der württembergischen Eisenbahnen Etzel: er beschloss den Bau des Bahnhofs in Cornavin, weil dieser dem Zentrum der Stadt näher war.

Gleichfalls zwischen 1855 und 1858 wurden die verschiedenen Teilstrecken der Linien Genf–Lausanne–Bern und Morges–Yverdon und außerdem die Zweigbahn Bussigny–Renens gebaut. Zugleich mit der Errichtung der Linie Lyon–Genf–Lausanne wurden auch die verschiedenen zur Verbindung Savoyens mit Genf geeigneten Straßen untersucht. 1853 fasste man den Bau zweier Linien: Genf–Thonon und Genf–Annecy ins Auge, und 1856 wurde sogar eine Tracierung der letzteren vorgenommen.

Seit der Angliederung Savoyens an Frankreich begann jener Gedanke durchzudringen, der in diesem Lande die Erstellung des Genf benachbarten Eisenbahnnetzes bestimmen sollte; und

es genügt heute, einen Blick auf die Karte zu werfen, um sich bewusst zu werden, dass alle Bahnlinien um Genf so geführt wurden, dass sie Genf umgingen.

Dieses Vorgehen wurde vor allem durch politische und militärische Erwägungen bestimmt, denn vom wirtschaftlichen Standpunkt ist es einleuchtend, dass Genf direkt mit Savoyen, dessen Handelszentrum es war, hätte verbunden werden müssen. Die Savoyer hatten das übrigens durchaus begriffen und hatten sofort, als das erste Genf vermeidende Projekt der Linie Bellegarde–Annemasse bekanntgegeben wurde, einen gewissen Widerstand bekundet, sodass dieses Projekt zugunsten einer Linie Genf–Annemasse–Annecy aufgegeben wurde. Dieser Entwurf, im Juni 1870 durch die Bundesversammlung genehmigt, wurde leider von der Regierung der Französischen Republik abgelehnt, welche die von der kaiserlichen Regierung, der sie folgte, eingegangenen Verpflichtungen nicht anerkannte. So wurde denn 1874 der Bau einer Linie, die den Kanton Genf umging, beschlossen.

Die Genfer Behörden, welche sich der Gefahr der Isolierung, die dem Kanton drohte, bewusst waren, erwogen sogleich eine Verbindungsbahn Cornavin–Annemasse, von der nur die Strecke Eaux-Vives–Annemasse erbaut und 1888 in Betrieb gesetzt wurde.

Die letzte wichtige Tatsache aus der Geschichte der Genfer Bahnen war der Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Linie Genf–La Plaine. Diese Linie sowie der Genfer Bahnhof gehörten, wie wir sahen, der Compagnie PLM, doch hatten sich Bund und Kanton das Rückkaufsrecht vorbehalten. Schon 1893 wurde eine energische Kampagne zugunsten des Rückkaufs durch den Kanton geführt, scheiterte aber am Widerstand der französischen Regierung. Dennoch wurden die Verhandlungen zwischen Kanton und Bund und dann auch mit Frankreich fortgesetzt und schließlich führten sie zum Abkommen vom 18. Juni 1909 über die zum Simplon führenden Routen, einem Abkommen, das unter anderem auch die Bedingungen des Rückkaufs regelte. Dieser fand 1912 statt, und die Übernahme durch die SBB erfolgte am 1. Januar 1913.

III. Die heutigen Verkehrsverhältnisse

Genf ist, wie wir sahen, ein wichtiger Durchgangsort auf der großen Verkehrsstraße, die Deutschland und seine Grenzländer mit Südfrankreich und Spanien verbindet. Aber obwohl die Eisenbahnlinien da sind und einen intensiven Verkehr ermöglichen, so ist es doch eine Tatsache, dass kein Zug, ja nicht einmal ein durchlaufender Wagen über Genf fährt. Für den Personenverkehr ist die Bedeutung der Station Genf genau dieselbe wie die von zwei Endstationen, von denen die eine dem schweizerischen und die andere dem französischen Verkehr dient. Übrigens sind die Verkehrsmittel für jede dieser beiden Richtungen ungenügend.

a) Schweizerischer Verkehr.

Die Strecke Genf–Renens hat Anschluss an die Linien vom Simplon, von Bern, Neuchâtel und Vallorbe. Auf diesen vier Linien ließe sich der Fahrplan bedeutend verbessern. Es müsste dafür gesorgt werden, dass alle von Lausanne abgehenden Schnellzüge auch Anschluss an Schnellzüge von Genf nach Lausanne fänden; die Aufenthalte in Lausanne könnten in mehreren Fällen bedeutend kürzer sein.

Auf der Simplon-Linie z.B. ist es fast unmöglich, den Orient-Express, der um 7 Uhr in Lausanne hält, zu erreichen, ohne in dieser Stadt zu übernachten; es sei denn, dass man von Genf um 0.45 abfährt und fünf Stunden in Lausanne wartet! Bei den meisten anderen Schnellzügen beträgt der Aufenthalt in Lausanne 20 Minuten. Von den vier Schnellzügen, die Lausanne mit Italien verbinden, führen nur zwei durchlaufende Wagen Genf–Mailand, und desgleichen in umgekehrter Richtung. Der Aufenthalt in Lausanne ist noch länger bei Zügen in der Richtung Italien–Schweiz und macht bei zwei sehr wichtigen Zügen (Rom–Lausanne–Paris und Triest–Lausanne–Paris) 30 und sogar 45 Minuten aus.

Auf der Strecke Bern sorgen je fünf Expresszüge in beiden Richtungen genügend für den Verkehr. Die einzige wünschbare Verbesserung auf dieser Linie wäre die Wiedereinführung eines Schnellzuges, der vor dem Krieg verkehrte und von Genf

gegen 20 Uhr abging; man konnte somit Genf nach Bureau-anschluss verlassen und in Bern übernachten.

Die Verbindung mit Neuchâtel und dem Hinterland ist im Lauf der letzten zwei Jahre merklich verbessert worden, vor allem dadurch, dass der Anschluss von und nach Genf in Renens und nicht wie früher in Lausanne erreicht werden kann. Vor dem Krieg wurde die Linie am Fuß des Jura (Basel–Neuchâtel–Genf) als Durchgang vom Elsass nach Lyon benutzt, was jetzt nicht mehr der Fall ist; wir werden weiter unten sehen, wie die Eröffnung einer Abkürzung Morges–Bussigny dazu beitragen könnte, einen Teil des Verkehrs, der jetzt die Besançon-Linie benutzt, den SBB wieder zuzuführen.

Den schlechtesten Anschluss hat Genf an die Linie Vallorbe–Paris, wie nachstehende Tabelle beweist. Da gibt die Zeile a) die Dauer der Fahrt Lausanne–Paris mit den fünf vorhandenen Expresszügen an; die Zeile b) die Dauer der Fahrt Genf–Paris via Vallorbe mit Benutzung der derzeitigen Anschlüsse; schließlich in Zeile c) haben wir angegeben, wieviel Zeit die Fahrt Genf–Paris erfordern würde, wenn es gute Anschlüsse in Renens gäbe:

a)	8.20	9.01	10.00	9.19	9.05	(Lausanne–Vallorbe–Paris, jetzt),
b)	14.00	10.00	12.30	10.52	11.20	(Genf–Vallorbe–Paris, jetzt),
c)	9.15	9.56	10.55	10.14	10.00	(Genf–Vallorbe–Paris, verbessert).

Die Linie via Vallorbe ist gegenwärtig die kürzeste, die Genf mit Paris verbindet. Sie wird aber infolge des schlechten Anschlusses, des Fehlens durchlaufender Wagen und der Valuta weniger benutzt als die Linie via Ambérieu. Für diese Linie wäre es also nötig, denselben Tarif für Paris via Ambérieu und via Vallorbe sowie die Einführung durchlaufender Wagen Genf–Paris durchzusetzen, was übrigens im französisch-schweizerischen Abkommen vom 18. Juni 1909 über die zum Simplon führenden Routen vorgesehen, aber nie ausgeführt worden ist.

b) Französischer Verkehr.

Im großen ganzen ist der Fahrplan kläglich, sowohl über Annemasse (Richtung Evian, Chamonix, Annecy) als über Culoz

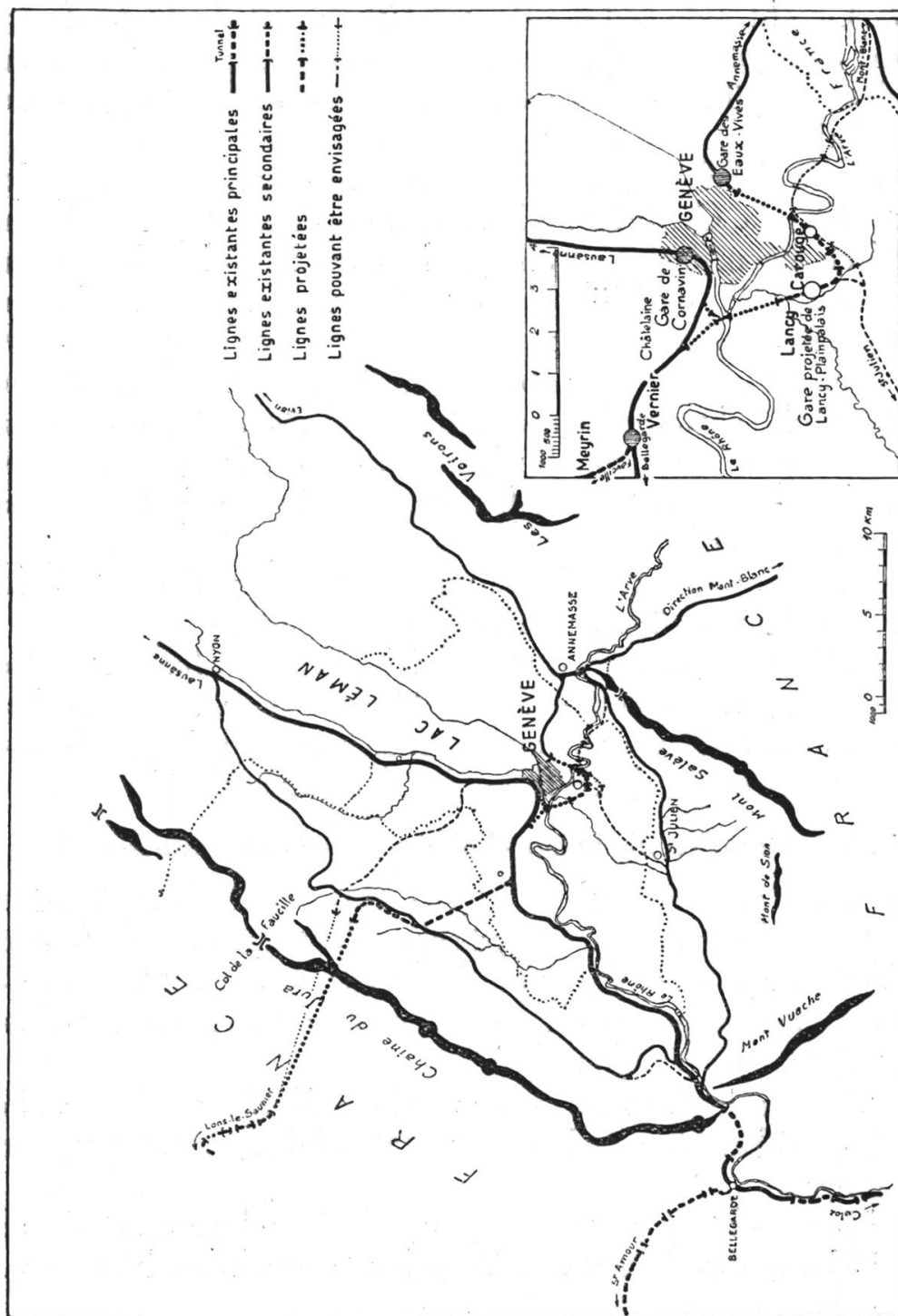
(Richtung Mont-Cenis, Grenoble, Lyon und Südfrankreich, Bordeaux, Paris) Die Fahrpläne dieser acht Richtungen in allen Einzelheiten zu erörtern, wäre uninteressant, und wir wollen uns damit begnügen, auf einige Tatsachen hinzuweisen. Kein Zug und kein Wagen, der von Eaux-Vives abgeht, kommt über Annemasse hinaus; um Evian zu erreichen, muss man daher zumindest einmal umsteigen, dreimal, um nach Chamonix zu gelangen! Annemasse ist der Knotenpunkt der Bahnen einer Gegend geworden, deren wirtschaftliches Zentrum Genf ist; die Expresszüge Paris–Evian gehen über Saint-Julien–Annemasse, ebenso gewisse Schnellzüge Paris–Chamonix, indes die anderen die Linie Annecy–Le Fayet benutzen. Kurz, alle Züge, die durch Obersavoyen gehen, umgehen den Kanton Genf.

Wir werden noch sehen, wie man durch den Bau neuer Linien im Kanton die Durchfahrt dieser Züge durch Genf bewirken könnte. Weisen wir schließlich auf die Tatsache hin, dass die Linie am linken Seeufer gegenwärtig von rein lokalem Interesse und Nutzen ist; gerade sie wäre für Genf der direkte Zugang zum Simplon, ist sie doch 21 km kürzer als die am rechten Ufer. Ein zweites Geleise auf dieser Linie, das im französisch-schweizerischen Abkommen vom 18. Juni 1909 vorgesehen war, kommt scheinbar derzeit nicht mehr in Frage; sollte aber dieses Projekt wieder aufgenommen werden, so wäre es für Genf von größter Wichtigkeit, eine Linie zu besitzen, die den Durchgang von Eilzügen in der Richtung Simplon ermöglicht.

In der Richtung Culoz ist die Fahrtgeschwindigkeit der Züge viel zu gering, und das auf allen Linien, zu denen die Strecke Genf–Culoz den Zugang bildet.

Die Züge nach Lyon und Grenoble weisen im Durchschnitt 40 km Stundengeschwindigkeit auf; es gibt keinen direkten Wagen Genf–Grenoble, und für den Anschluss über den Mont-Cenis ist sehr schlecht vorgesorgt: nur Personenzüge Genf–Culoz, oder aber Wartezeiten von über 1 Stunde auf letzterer Station.

Die Züge nach Südfrankreich haben äußerst schlechten Anschluss: die Wartezeit in Lyon beträgt nie weniger als 1 Stunde, obwohl zwei Eilzüge täglich mit direkten Wagen nach Marseille fahren.



SITUATIONSPLAN VON GENÈVE

In der Richtung Bordeaux geht ein « Expresszug » täglich, der mit 37 km Stundengeschwindigkeit fährt. Man reist somit schneller über Paris.

Die Geschwindigkeit der Pariser Züge könnte bedeutend vergrößert und die Aufenthalte in Bellegarde, Culoz und Ambérieu um vieles verkürzt werden; außerdem sollte die Zollrevision im Zug stattfinden.

Was die Tarife betrifft, die auf den internationalen Verkehr auf der Strecke Genf–La Plaine angewendet werden, so müssen wir durchsetzen, dass das französisch-schweizerische Abkommen über die zum Simplon führenden Routen von neuem eingehalten werde, welches ausdrücklich bedingt, dass die Tarife der PLM gelten sollen; trotzdem erheben die SBB einen Zuschlag für die Fahrt durch schweizerisches Gebiet und zwar in Form eines Valutazuschlags, was von Ausländern, die die Expresszüge der PLM bis Genf–Cornavin benutzen, mit gutem Recht als Schikane betrachtet wird.

Kurz und gut, die Verbesserungen, die in unserem Verkehr mit Frankreich erwünscht wären, sind folgende:

Einführung direkter Wagen nach Evian, Chamonix (Le Fayet), Annecy, Grenoble, Turin; kürzere Wartezeit in Annemasse, Culoz und Lyon; im allgemeinen größere Fahrtgeschwindigkeit; schließlich Abschaffung der Valutazuschläge.

IV. Wie lässt sich die bahntechnische Lage Genfs verbessern?

Demnach sind die Verbindungen Genfs mit den benachbarten Gebieten und den großen europäischen Zentren mangelhaft. Für ihre Verbesserung kommen zwei Methoden in Betracht, die übrigens einander nicht ausschließen und die man folgendermaßen kurz zusammenfassen kann:

- a) Man macht Genf aufs neue zu einem Knotenpunkt, welche Eigenschaft ihm im Lauf des letzten Jahrhunderts verloren ging;
- b) Man sucht, aus unserer Lage als Durchgangsort durch Hebung des derzeitigen Verkehrs möglichststen Nutzen zu ziehen.

Genf kann nur dadurch ein *Knotenpunkt* werden, dass eine Transversalbahn errichtet wird, deren Achse zur Richtung

Lyon–Lausanne ungefähr senkrecht stünde. Schon 1888 wurde das erste Projekt einer direkten Linie Genf–Paris durch die Faucille erwogen; diese Untersuchung wurde 1899 und dann 1911 wieder aufgenommen, aus welchem Jahre das heute als definitiv geltende Projekt datiert. Die neue Linie hat ein Gefäll von 15‰ und eine Gesamtlänge von 84,6 km, davon ein Viertel Tunnels; ihr Bau hätte zur Folge, dass die Entfernung Genf–Paris anstatt 605 km nur mehr 498 km betrüge. Die Erstellungskosten wurden 1919 auf 215,000,000 Fr. (Ansätze von 1913) veranschlagt. Der Kanton Genf erklärte sich bereit, von den Gesamtkosten 20 Millionen zu übernehmen.

Es braucht nicht gesagt zu werden, dass die Faucille-Linie einen Verkehrsweg ersten Ranges zur Verbindung Genfs mit Paris usw. bilden würde; aber man darf sich auch nicht verhehlen, dass der jetzige Verkehr eine solche Ausgabe kaum rechtfertigen würde. In der Tat sind die einzigen ständigen Expresszüge die Züge Paris–Genf, während die Schnellzüge Paris–Evian und Paris–Chamonix, welche die Faucille-Linie benutzen könnten, nur Saisonzüge sind. Und was den lokalen Verkehr betrifft, so wäre er bedeutungslos.

Aber an dem Tag, da der Durchstich des Mont Blanc vollzogen wäre, würde die Linie Faucille–Mont Blanc als zweite neben der Mont-Cenis-Linie, deren Leistungsfähigkeit, wie es scheint, kaum übertroffen werden kann, zu einem internationalen Verkehrsweg von äußerster Wichtigkeit, geeignet, einen großen Teil des französisch-italienischen Verkehrs an sich zu ziehen. Nach einem der zuletzt studierten Entwürfe würde die Mont Blanc-Linie sich von der jetzigen Linie Annemasse–Le Fayet kurz vor letzterer Station trennen und Les Bossons erreichen, wo sich am Berghang das Nordende des 14,350 m langen Haupttunnels befände; das Südende würde oberhalb Courmayeur liegen. Das Maximum der Steigung würde 20‰ ausmachen; die zu bauende Linie hätte eine Länge von 80 km und würde nach einer im März 1923 gemachten Berechnung 315 Millionen französische Franken kosten. Sollte dieses große Projekt verwirklicht werden, so würde es Genf zu einem Eisenbahnzentrum ersten Ranges machen, so dass diese Stadt endgültig aus ihrer gegenwärtigen Isolierung befreit wäre. Unglücklicherweise

haben der Krieg, der erwies, wie gefährlich die teilweise Führung internationaler Verkehrswege durch neutrales Gebiet sein kann, die Zonenfrage, die eine wirtschaftliche Schranke rings um den Kanton Genf zog, und schließlich die Valuta, welche die Reisekosten in der Schweiz verteuert hat, alle zusammen lauter neue Argumente zugunsten jener Bahnpolitik geliefert, die Frankreich bezüglich aller Eisenbahnen des Genfer Gebietes immer ausgeübt hat. Um das Faucille-Projekt zu durchkreuzen, legte die PLM bereits 1898 den Plan einer Linie Saint-Amour-Bellegarde vor, welche eventuell durch eine neue Linie Bellegarde-Annemasse verlängert werden könnte; diese letztere hätte man unter dem Vuache und gegebenenfalls bis zum Mont Blanc-Tunnel hingeführt. Ein zweites Projekt würde erlauben, Faucille und Mont Blanc zu umgehen und doch einen französisch-italienischen Verkehrsweg von größter Bedeutung herzustellen: es bestünde im Durchschlag eines Tunnels unter dem kleinen St. Bernhard.

Damit rühren wir an den Kern der Frage, soweit es sich um die Möglichkeit für Genf handelt, von neuem ein Knotenpunkt zu werden: denn einerseits tut Genf sein Mögliches, damit ein internationaler Weg Paris-Italien hier durchführe; andererseits ist Frankreich – bei aller Einsicht, dass eine Verbesserung der Linien Paris-Savoyen und Paris-Italien erwünscht ist, – bemüht, eine Lösung zu finden, dank der Genf umgangen werden kann. Angesichts so voneinander abweichender Standpunkte bedarf man keiner längeren Überlegung, um zu wissen, wer die Oberhand behält. Es ist unbestreitbar, dass der Durchstich des kleinen St. Bernhard gewisse technische Vorzüge vor dem des Mont Blanc bietet, aber es ist ebenso klar, dass das erste Projekt zu großem Teil deswegen in Frankreich solchen Anklang findet, weil der Durchstich des Mont Blanc Genf zugute käme. In der Broschüre, die der Chefingenieur der savoyischen Straßenbauten Gotteland bezüglich des kleinen St. Bernhard veröffentlicht hat, finden wir ausdrücklich folgende Erklärungen:

« Der neue Durchstich (kleiner St. Bernhard) soll also den Zustrom der Touristen vom Gebiet ablenken, innerhalb dessen sie von Genf angezogen werden, und sie in die Alpen selbst (das heißt die französischen) führen.

« Es genügt, einen Blick auf die Karte zu werfen, um sich zu überzeugen, dass dieses Ziel durch keinen anderen Tunnel besser erreicht werden kann als durch den des kleinen St. Bernhard, der von Bordeaux, Clermont, Nantes, Grenoble, Lyon, Annecy direkt an den Fuß der Grajischen Alpen führt.

« Hingegen muss ein internationaler Verkehrsweg, der an den Fuss des Mont Blanc führt, notwendig durch Genf selbst führen. Dann würde der Tourist in Genf sein Quartier nehmen und von Genf aus im Kreis die französischen und italienischen Alpen besuchen. »

Unter diesen Umständen und im Hinblick auf die verschiedenen besprochenen Projekte wird also das Programm Genfs in folgendem bestehen müssen:

- a) Möglichste Förderung aller Bestrebungen, die Linie Faucille–Mont Blanc zu errichten;
- b) Vorkehrungen schon jetzt, das Bahnnetz innerhalb des Kantons so zu gestalten, dass diese Linie über Genf führen kann;
- c) Vorkehrungen für eine Linie Saint-Julien–Genf–Annesses, die im Fall der Erstellung der Strecke Saint-Amour–Bellegarde den französischen Zügen ermöglichen würde, über Genf anstatt um den Salève zu fahren.
- d) Wenn der Durchstich des kleinen St. Bernhard ausgeführt wird, Förderung des Baus einer Linie Genf–Saint-Julien–Annecy bis hin zum neuen Tunnel.

Leider ist die Ausführung der Projekte, die darauf hinzielen, Genf zu einem Knotenpunkt zu machen, zweifelhaft und in jedem Fall fern, hingegen verhält es sich anders mit denen, durch die unsere Lage als Durchgangsort verbessert werden könnte; und auf die Verwirklichung dieser müssen jetzt alle unsere Kräfte gerichtet sein.

Um die gegenwärtige Lage zu verbessern, muss man Änderungen im Betrieb und in der Anlage der Bahnen, die uns beschäftigen, ins Auge fassen.

Was den Betrieb betrifft, haben wir schon oben gezeigt, wie mangelhaft die Fahrpläne in den meisten Richtungen, die für Genf in Frage kommen, sind und wie es möglich wäre, diesem Stand der Dinge abzuhelpen.

In bezug auf die SBB müssen wir noch auf einen sehr wichtigen Faktor hinweisen, der dazu beitragen könnte, unsere Verbindungen in großem Maße zu verbessern: die Elektrifizierung aller Hauptlinien, die in drei Jahren durchgeführt werden soll.

Aber die Elektrifizierung kann nur dann alle Früchte tragen, wenn man sich entschließt, auch die Betriebsmethoden zu elektrisieren. Man darf hoffen, dass die SBB sich noch, solange es Zeit ist, bewusst werden, dass der Personenverkehr auf einem so engmaschigen Netz wie das unsere soweit als möglich durch unabhängige und kurze Züge von Motorwagen besorgt werden muss und nicht durch Züge mit zahlreichen, bis an den Bestimmungsort durchgehenden Wagen, die immer wieder an den Hauptabzweigungen abgekoppelt und an andere Züge angehängt werden müssen, natürlich auf Kosten der Schnelligkeit.

Dieses Verfahren war bei Dampflokomotiven zulässig, da es erlaubte, das Personal wie die Maschinen voll auszunutzen, muss aber unbedingt aufgegeben werden. Die mächtigen Lokomotiven, welche schwere, wenig zahlreiche und aus vielen Wagen mit verschiedenen Bestimmungsorten zusammengesetzte Züge schleppen, müssen durch eine größere Anzahl leichter Spezialzüge von Motorwagen ersetzt werden, welche selbstverständlich auf gemeinsamen Strecken zusammengekoppelt werden können, dank der größeren Beweglichkeit, welche sich aus der Vielfachsteuerung ergibt.

Es gibt noch eine sehr wichtige Frage hinsichtlich der Verbindungen Genfs mit den anderen schweizerischen Kantonen: die Frage des Güterverkehrs, die nur durch eine Tarifiermässigung, welche die Verbindung zwischen Genf und der übrigen Schweiz enger gestalten würde, gelöst werden kann.

Diese Frage, deren eingehende Prüfung uns zu weitab führen würde, bildet bereits den Gegenstand mehrerer Untersuchungen, die deutlich zeigen, wie sehr die periphere Lage Genfs in wirtschaftlicher Hinsicht ungünstig ist. Laut dem Bericht der Handelskammer wäre das beste Mittel, um den Genfer Handel mit dem der anderen schweizerischen Städte gleichzustellen, den Tarif für die Waren von und nach Genf um 25% herabzusetzen. Leider glaubten die SBB, diesem Ansuchen nicht stattgeben zu können; doch sie führten ab 1. Januar 1925 eine allgemeine

Ermäßigung der abgestuften Tarife, gültig für die ganze Schweiz für Strecken über 150 km, ein.

Die Änderungen, die an den Genf zuführenden Bahnlinien und ihren Anlagen vorzunehmen wären, sind nicht alle von gleicher Wichtigkeit. Die hauptsächlichsten sind die folgenden:

1. Abkürzung Morges–Bussigny,
2. Abkürzung Nyon (Allaman)–Vallorbe,
3. neuer Bahnhof in Genf und Verbindungsbahn.

1. Die Linie Morges–Bussigny–Yverdon wurde 1854–55 zur Verbindung des Genfersees mit dem von Neuchâtel errichtet, wobei der Verkehr zwischen Morges, Yverdon und den an beiden Seen gelegenen Städten den Wasserweg benutzen sollte. 1856 wurde auf den Strecken Bussigny–Renens und Morges–Renens–Lausanne der Betrieb eröffnet. Von diesem Zeitpunkt an wurde die einspurige Abkürzung Morges–Bussigny nach und nach aufgegeben; gegenwärtig hat diese Linie nur mehr in Bussigny Anschluss und wird nicht mehr unterhalten. Laut einem kürzlichen Voranschlag würde das Wiederinstandsetzen dieser Straße etwa 3,500,000 Franken kosten.

Die Abkürzung Morges–Bussigny ermöglicht, die Fahrt Genf–Neuchâtel (oder Vallorbe), verglichen mit der via Renens, nur um $3\frac{1}{2}$ km abzukürzen; wenn übrigens der Betrieb auf den Linien Genf–Neuchâtel und Vallorbe sich mit den gleichen Methoden wie jetzt erhält, so ist es klar, dass die Wiederaufnahme des Betriebes auf der betreffenden Abkürzung kaum eine Bedeutung haben kann. Erkennt man tatsächlich die Notwendigkeit an, die nach Neuchâtel (oder Vallorbe) bestimmte Wagenreihe in Morges loszukoppeln und dann an einen Zug Lausanne–Neuchâtel (oder Vallorbe) wieder anzuhängen, so ist der Zeitgewinn fast gleich null: die Fahrt ist etwas kürzer, aber anstatt eines Aufenthaltes in Renens gibt es zwei: in Morges und in Bussigny.

Stellt man aber, wie wir es fordern, aus Motorwagen zusammengesetzte Spezialzüge Genf–Neuchâtel – Biel ein, dann wird man, verglichen mit der Fahrt via Lausanne, mindestens 45 Minuten gewinnen können. Auf diese Weise und dank der Tatsache, dass die Elektrifizierung die Geschwindigkeit der Züge zu vergrößern erlaubt, würde die Strecke Basel–Genf von neuem zu

einer internationalen Linie werden. Der Verkehr Elsaß–Lyon, der jetzt fast ausschließlich die Linie über Besançon benutzt, könnte dann einen sehr bedeutsamen Zuschuss für die SBB bilden.

Eine noch viel größere Bedeutung kommt der Abkürzung Morges–Bussigny hinsichtlich der Linie Vallorbe (und Paris) zu. Die nachstehende Tabelle verzeichnet die vergleichweisen Entfernungen Genf–Paris auf den verschiedenen Linien:

1. über Ambérieu–Mâcon–Dijon (derzeitige Linie), 626 km
2. über Ambérieu–Saint-Amour–Dijon (derzeitige Linie) 605 „
3. über Vallorbe–Dijon (Renens) 561 „
4. über Vallorbe–Dijon (Abkürzung Bussigny) . 557,5 „
5. über die Faucille 498 „
6. über Saint-Amour–Bellegarde 530 „

Wir haben oben gesehen, dass die Einführung durchlaufender Wagen via Renens–Vallorbe die Verbindungen Genf–Paris schon merklich verbessern könnte; aber die Abkürzung Morges–Bussigny würde erlauben, noch mindestens 15 Minuten, vielleicht sogar eine halbe Stunde zu gewinnen, falls für die Wagenreihe Genf–Vallorbe die Dauer des Grenzaufenthaltes in Vallorbe verkürzt würde. Auf diese Weise könnte die Dauer der Fahrt Genf–Paris auf 9 Stunden, im günstigsten Fall sogar auf $8\frac{3}{4}$ Stunden herabgesetzt werden, während jetzt die Schnellzüge Genf–Paris mindestens $10\frac{1}{2}$ Stunden brauchen.

Für die Verbindungen Genf–London schließlich würden sich aus der Eröffnung der Linie Morges–Bussigny wichtige Vorteile ergeben. Schon jetzt ist die Route Genf–Biel–Delle–Reims–Calais kürzer als die über Paris–Ambérieu, und es ist klar, dass, wenn es Motorwagenzüge Biel–Genf via Bussigny gäbe, der Verkehr die Linie am Fuß des Jura gegenüber der Pariser immer mehr bevorzugen würde.

Auch für den Güterverkehr wäre die Abkürzung Morges–Bussigny gleicherweise von wirklichem Wert, da es für die SBB vorteilhaft sein würde, die Züge Genf–Neuchâtel über diese Abkürzung zu leiten, das um so mehr, als die Anlage eines geräumigen Rangierbahnhofs in Vernier-Meyrin bei Genf vorgesehen ist. Der Bahnhof Renens, der, wie es scheint, schon überfüllt war, könnte auf diese Weise entlastet werden.

Wir wollen zuletzt noch darauf hinweisen, dass die Frage dieser Abkürzung gerechterweise als im Prinzip gelöst betrachtet werden durfte, da im französisch-schweizerischen Abkommen vom 18. Juni 1909 festgelegt wurde, dass, wenn die Compagnie PLM in Übereinstimmung mit den SBB Schnellzüge Paris–Vallorbe–Genf einführt, diese via Morges–Bussigny geleitet werden sollten; außerdem weist der Bundesrat in seinem Bericht vom 19. November 1909 betreffs Ratifizierung besagten Abkommens darauf hin, dass die Güterzüge Genf–Neuchâtel nach Erweiterung des Genfer Bahnhofs über Bussigny geleitet werden können.

Unter diesen Umständen müssen wir die Wiederherstellung der Strecke Morges–Bussigny gleichzeitig mit der Einführung von Motorwagen-Spezialzügen in der Richtung Vallorbe–Paris, Neuchâtel–Basel und Neuchâtel–Zürich fordern.

2. Die Abkürzungen Nyon–Vallorbe oder Allaman–Vallorbe würden bewirken, dass die Entfernung Genf–Paris nur mehr etwa 530 km betragen würde. Die beiden untersuchten Linien haben eine Länge von 45 bzw. 30 km mit einem Gefäll von je höchstens 15 ‰, während die jetzige Linie Lausanne–Vallorbe mehrfach ein Gefäll von 20 ‰ aufweist. Diese beiden Linien würden nicht nur die Verbindungen Genf–Paris verbessern, sondern auch für das ganze Gebiet am Fuß des waadtländischen Jura von Nutzen sein; und was den Verkehr Paris–Savoyen betrifft, so würde ihm die eine oder die andere dieser Abkürzungen dieselben Vorteile bieten wie die Linie Saint-Amour–Bellegarde.

Ohne dass es angezeigt wäre, die Erstellung dieser Strecken in das Programm der von Genf geforderten dringenden Verbesserungen aufzunehmen, darf man diese Frage doch nicht aus dem Auge verlieren, besonders seit der Durchstich der Faucille auf unbestimmte Zeit vertagt zu sein scheint.¹⁾

V. Der neue Bahnhof und die Genfer Verbindungsbahn

Es gibt wenige Fragen, die wiederholt eine so lebhaft Polemik hervorgerufen haben wie die Frage der Verbindungsbahn und die des Bahnhofs. Es ist übrigens verständlich, dass dem so

¹⁾ Man vergleiche hiezu den von 1921 datierenden Brief des Ministers für öffentliche Arbeiten Le Trocquer an den Abgeordneten von Obersavoyen Paul Taponnier (*Journal de Genève* vom 17. Juni 1921).

ist: man bedenke, dass vom Zeitpunkt, da das Problem zum erstenmal ins Auge gefasst wurde (1869), bis zur Zeit der Verwirklichung mehr als ein halbes Jahrhundert hinging. Seit 1885 zählt man etwa zwanzig Projekte der Verbindungsbahn, die nach und nach geprüft wurden. Im Lauf der Jahre haben sich die vorgeschlagenen Linien immer mehr vom Zentrum der Stadt entfernt, um schließlich zu der endgültigen, 1912 angenommenen zu führen, die eine Gürtelbahn an der Peripherie der gesamten Stadt darstellt. Die neue Bahn geht von Cornavin aus, führt durch einen Tunnel unter dem Plateau d'Aïre, über die Rhone auf dem Pont-Butin und erreicht den Bahnhof Lancy-Plainpalais; von dort geht die Linie rings um Carouge, führt über die Arve, dann unter dem Plateau de Champel durch einen Tunnel und mündet im derzeitigen Bahnhof Eaux-Vives.

Der Bau dieser Linie hätte am 1. Januar 1918 begonnen werden sollen, aber der Krieg verhinderte die vollständige Verwirklichung des Projekts. Nur der Bau des Pont-Butin, der zugleich auch dem Straßenverkehr dient, wurde in Angriff genommen; die nötigen Geldmittel waren vom Konsortium für die Verbindungsbahn, das heißt zu gleichen Teilen von dem Bund, dem Kanton und den SBB zur Verfügung gestellt worden.

Inzwischen schlugen die SBB auf Anregung der Société Genevoise des Ingénieurs et Architectes 1923 eine Änderung des ursprünglichen Entwurfes vor, gemäß welcher die Bahn den Pont-Butin nicht mehr benutzen, sondern schon vorher von der Linie Genf-Lyon abbiegen, durch einen Tunnel unter dem Plateau de Saint-Jean fahren, die Rhone auf einer neuen Brücke überschreiten und zum Bahnhof Lancy-Plainpalais gelangen würde. Es ist dieser Entwurf, den unsere Karte darstellt; er wurde vom Kanton durch gesetzlichen Beschluss vom 5. April 1924 angenommen und bietet, verglichen mit dem Entwurf von 1912, folgende Vorteile: Verkürzung der Linie um 1,7 km und Verminderung der Erstellungskosten um 3,400,000 Fr.; bessere Anlage des Bahnhofs Plainpalais, Abzweigung von der Vernier-Linie im Freien (und nicht im Tunnel), um 2 km verminderte Tarifsätze.

Die Verminderung der Erstellungskosten hat dem Konsortium für die Verbindungsbahn ermöglicht, seinen Anteil am

Bau des Pont-Butin von 2,500,000 Fr. auf 4,200,000 Fr. zu erhöhen.

Was die *Lage des Hauptbahnhofs* betrifft, dessen Umbau dringend nötig ist, so ist diese Frage der Gegenstand zahlreicher Entwürfe gewesen, deren drei wichtigste die folgenden sind: Erhaltung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle; Verlegung des Hauptbahnhofs nach Plainpalais; Verlegung nach Beaulieu (nordwestlich von Cornavin), wo ein Sackbahnhof erbaut werden würde. Schon 1889, dann 1895 haben sich Kommissionen von Sachverständigen für die Erhaltung des Bahnhofs in Cornavin und gegen den Endbahnhof in Plainpalais ausgesprochen. 1919 schloss eine neue Kommission aus vier Sachverständigen den Bahnhof Beaulieu endgültig aus, aber während zwei Experten (Spezialisten für Eisenbahnfragen) die Erhaltung des Bahnhofs in Cornavin empfahlen, erklärten die beiden anderen, diese Lösung erst nach einem vergleichenden Studium einer Endstation in Plainpalais annehmen zu können, die für das Stadtbild gewisse Vorteile bieten würde. Aber infolge der übergroßen Kosten wurde das Projekt eines Hauptbahnhofs in Plainpalais endgültig aufgegeben, und zu dieser Stunde werden die Hauptetappen des angenommenen Projektes wie folgt bezeichnet:

Erste Etappe

1. Umbau eines internationalen Personenbahnhofs in Cornavin mit französischem und schweizerischem Zollamt und mit Bahnsteigen, die den Durchgang von fremden Zügen ohne komplizierte Vorkehrungen ermöglichen, was gegenwärtig nicht der Fall ist.
2. Verbindungslinie Cornavin-Lancy-Plainpalais.
3. Güterbahnhof in Lancy-Plainpalais.

Zweite Etappe

1. Verbindungslinie Lancy-Plainpalais-Eaux-Vives.
2. Rangierbahnhof in Lancy-Plainpalais oder Vernier-Meyrin.
3. Aufhebung des Rangier- und Güterdienstes in Cornavin, ausgenommen betreffend den Verkehr auf den Anschlussgeleisen nach Sécheron.
4. Verbindungsbahn Vernier-Meyrin-Lancy-Plainpalais.

Das Programm der ersten Etappe ist endgültig festgesetzt und die Arbeiten werden unverzüglich beginnen; die zweite Etappe wird nach Ausführung der ersten in Angriff genommen werden, sodass die gesamten Arbeiten in etwa zwanzig Jahren abgeschlossen werden sollen. Die Gesamtkosten der beiden Etappen sind auf 90,000,000 Fr. veranschlagt, wovon etwa 52,000,000 Fr. (Cornavin und Rangierbahnhof) zu Lasten der SBB fallen und der Rest (Verbindungsbahn) vom Konsortium für die Verbindungsbahn aufzubringen ist. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten wird also der Bahnhof Cornavin nur für den umgestalteten Personen- und Eilgutdienst und einen eingeschränkten Güterdienst für die Bedürfnisse dieses Teils der Stadt dienen. Dieses sorgfältig geprüfte und dem eingeholten Rat der Fachleute entsprechende Projekt kann im großen ganzen angenommen werden; es wäre jedoch angezeigt, für die Verbindungsbahn Plainpalais-Eaux-Vives zu sorgen, sobald deren Notwendigkeit fühlbar wird, ohne dass man für deren Fertigstellung einen allzu fernen Zeitpunkt festsetzen würde. Ebenso wäre es ratsam, einen Maximaltermin für die Verlegung des Rangierbahnhofs nach Vernier-Meyrin an den Anfang des schweizerischen Bahnnetzes zu bestimmen, was erlauben würde, den jetzigen Umfang des Bahnhofs in bedeutendem Maße einzuschränken.

Wir weisen schließlich noch auf die von Herrn Aug. Boissonas geäußerte Idee hin, laut der man eine PLM-Linie Saint-Julien-Carouge-Annemasse ins Auge fassen könnte, wodurch es möglich wäre, die von Bellegarde usw. kommenden und nach Savoyen und dem Mont Blanc gehenden französischen Züge über Genf zu leiten.

Mit einem Wort, das Projekt der SBB, gegebenenfalls ergänzt durch die Linie Saint-Julien-Annemasse, entspricht vollkommen den Bedürfnissen des Kantons Genf und ist das logische Endergebnis aller seit einem halben Jahrhundert angestellten Untersuchungen. Das einfachste Studium der Karte zeigt, dass die projektierten Strecken die Führung aller bestehenden oder erst geplanten internationalen Linien durch Genf ermöglichen. Dieses Projekt ist das ökonomischste von allen, die in Betracht kommen könnten, und mit der rationellen Entwicklung Genfs völlig im Einklang. Wir wollen schließlich daran erinnern, dass

es der Ansicht der von der Genfer Regierung zu diesem Zweck befragten fachlichen Experten entspricht; so hat denn der Große Rat in voller Kenntnis des Tatbestandes dieses Projekt einstimmig angenommen.

Unter diesen Bedingungen ist es unerlässlich, die Ausführung dieses weitläufigen Programms nach Möglichkeit zu beschleunigen. Unglücklicherweise scheint gerade in dem Augenblick, da die Anstrengungen aller auf dasselbe Ziel gerichtet sein sollten, die öffentliche Meinung unklar zu sein. Die Gründe für diese mangelnde Übereinstimmung sind zahlreich, aber einer der hauptsächlichsten liegt sicherlich in der Vielfältigkeit der Projekte, die im Lauf dieser letzten Jahre vorgelegt, studiert, ja sogar von der Regierung angenommen worden sind. Andererseits gibt es wenige Fragen, die eine größere Zahl von verschiedenartigen Ideen hervorgerufen hätten, die nicht einmal einer oberflächlichen Prüfung standhalten und die oft von Persönlichkeiten geäußert wurden, deren Kompetenz in Eisenbahnfragen äußerst fragwürdig ist. Hat man es doch neulich erlebt, dass ein Projekt vorgelegt wurde, welches, « um das Stadtbild zu wahren, » nicht Anstand nimmt, die Gemeinde Plainpalais durch einen 1,5 km langen und 6 m hohen Damm in drei Teile auseinanderzuschneiden, und das, « um die Finanzen des Staates zu retten, » sich nicht scheut, einen Voranschlag von 180,000,000 Fr., innert sechs Jahren aufzubringen, in Erwägung zu ziehen!

Andere Persönlichkeiten sind der Meinung, die beste Art, den internationalen Verkehr nach Genf zu ziehen, wäre, den Betrieb der Linien La Plaine–Cornavin und Cornavin–Plainpalais–Eaux-Vives–Annemasse der PLM zu übergeben und in Cornavin einen großen, den SBB und PLM gemeinschaftlichen Bahnhof zu bauen.

Wir glauben nicht, dass ein solches Vorgehen, in ausdrücklichem Gegensatz zu den vom Kanton bisher gefassten Entschlüssen, geeignet wäre, einen internationalen Verkehr nach Genf zu ziehen. Übrigens lassen uns die zahlreichen Erfahrungen, die wir mit der französischen Eisenbahnpolitik bezüglich des Genfer Gebietes gemacht haben, glauben, dass die PLM nicht aus freiem Antrieb einwilligen würde, ihre Expresszüge über Genf zu leiten.

Außerdem ist es einleuchtend, dass das Konsortium (Kanton, Bund und SBB), das die Kosten der Verbindungsbahn trägt, niemals zustimmen würde, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, wenn diese Bahn für den ausschließlichen Gebrauch der PLM bestimmt wäre; also würden die gesamten Kosten dem Kanton allein zur Last fallen.

Übrigens würde die Tatsache, dass die fraglichen Strecken der PLM zum Betrieb übergeben werden, die SBB veranlassen, auf die Anlage eines Rangierbahnhofs zu verzichten, da zu diesem keine schweizerische Linie mehr führen könnte; nun ist es aber sowohl für die SBB als auch für Genf von größter Wichtigkeit, einen am Anfang des schweizerischen Eisenbahnnetzes ausnehmend gut gelegenen Rangierbahnhof zu besitzen. Namentlich in dieser Hinsicht kann die Lage des Genfer mit der des Basler Bahnhofs, der sich an der Grenze selbst befindet, in keiner Weise verglichen werden.

Endlich wäre jener ganze Teil der Stadt (Eaux-Vives, Carouge, Lancy, Plainpalais), der von der Verbindungsbahn große Vorteile erwartet, um diese betrogen infolge der zahllosen Verwicklungen, die dadurch entstünden, dass der Verkehr bis Cornavin durch die PLM und von dort an durch die SBB besorgt würde. Ein Kaufmann in Carouge, der Waren nach Versoix, also innerhalb des Kantons, spedieren wollte, wäre gezwungen, sich an eine französische Verwaltung zu wenden; die auf den Stationen der Verbindungsbahn und der Linie La Plaine-Genf gelösten Fahrkarten hätten alle Nachteile der französischen Billetts (Rückfahrtsgültigkeit zwei Tage usw.); die elektrischen Motorwagenzüge Nyon-Genf könnten niemals ihre Fahrt nach Eaux-Vives oder La Plaine fortsetzen, da diese beide Strecken nicht nach dem schweizerischen System elektrifiziert werden könnten.

Mit einem Wort, den Betrieb der Verbindungsbahn und der Strecke Genf-La Plaine der PLM anvertrauen, hieße den ausgesprochenen Vorteil des größten Teils des Kantons opfern.

Es ist jedoch ganz selbstverständlich, dass die Errichtung eines französischen Zollamtes und eines Rechtsbureaus der PLM in Genf zwei Verbesserungen sind, die wir erwirken müssen und die von der eben besprochenen Möglichkeit völlig unabhängig sind. Die Räumlichkeiten für das französische Zollamt

sind übrigens in dem für den Umbau des Bahnhofs angenommenen Projekt vorgesehen.

Bestürzt über unsere Abhängigkeit von Frankreich einerseits und andererseits durch die fast gänzliche Unmöglichkeit, in der wir uns befinden, von diesem Lande das zu erlangen, was uns zu gewähren nicht in seinem Interesse ist, sind manche Persönlichkeiten so weit gegangen eine Art Tauschhandel ins Auge zu fassen, bei dem wir unsere Rechte auf die kleinen Zonen abtreten würden, um gewisse Entschädigungen im Eisenbahnverkehr zu erhalten. Vom wirtschaftlichen Standpunkt wären mehr oder weniger fragwürdige Vorteile im Eisenbahnverkehr gewiss nicht imstande, den Verlust aufzuwiegen, der sich aus der Abschaffung der kleinen Zonen für den Genfer Handel ergeben würde; und vom politischen Standpunkt ist es durchaus unzulässig, die Zonenfrage und die Verkehrsfrage mit einander zu verquicken.¹⁾ Wir wollen daher nicht bei diesem Kompromiss verweilen, der, wenn er Gestalt annähme, von vornherein und mit Recht einen sicheren Misserfolg zeitigen würde.

All dies zusammengefasst: die öffentliche Meinung kann und muss einmütig sein hinsichtlich der Lage des Bahnhofs und der Anlage der Verbindungsbahn. Wenn die Interessen der SBB in Betriebsfragen (Fahrpläne, durchlaufende Wagen usw.) von den unseren verschieden sein können, so können im Gegenteil hinsichtlich der zu erstellenden Linien und der geplanten Bahnhöfe Genf und die SBB nur das gleiche Ziel erreichen wollen. Wir müssen also jeden neuen Zeitverlust und jedes unnütze Schwanken vermeiden, bei welchem letzterem man diesmal wirklich Gefahr liefe, den unternommenen Arbeiten, von denen die wirtschaftliche Zukunft unseres Kantons in erster Linie abhängt, ein Ende zu bereiten.

VI. Schlussfolgerungen

Genf, das einst ein wichtiger Knotenpunkt war, ist heute nur noch ein Durchgangspunkt auf der Südwest-Nordost-Linie, mit schlechten Verbindungen. Die ganz ausnahmsweise Lage Genfs muss unbedingt in kürzester Zeit verbessert werden, um

¹⁾ Man vergleiche hiezu die Aufsätze von H. Micheli und Paul Pictet im *Journal de Genève* vom 8. Juni 1925 bzw. im *Bulletin commercial et industriel* vom 15. Juli 1925.

mit der der anderen schweizerischen Städte verglichen werden zu können. Zu diesem Zweck könnte man

1. durch die Errichtung einer Transversalbahn Faucille-Mont Blanc *Genf seine Eigenschaft als Knotenpunkt wiedergeben.*

Aber die hiezu notwendigen Arbeiten scheinen auf unbestimmte Zeit vertagt. Daher müssen alle unsere Anstrengungen darauf gerichtet sein,

2. *die Lage Genfs als Durchgangsort* durch Änderungen im Betrieb und in der Anlage der es berührenden Linien *zu verbessern.*

- a) Erforderliche Änderungen im Betrieb:

Verkehr mit Frankreich: Direkte Wagen nach Evian, Chamonix (Le Fayet), Annecy, Grenoble und Turin, Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit, Verkürzung der Aufenthalte und bessere Anschlüsse auf allen Linien. Abschaffung der Valutazuschläge.

Errichtung eines französischen Zollamts und eines Rechtsbureaus der PLM in Genf.

Schweizerischer Verkehr: Durchlaufende Wagen nach Paris via Vallorbe. Bessere Anschlüsse nach dem Simplon, auf den Linien Vallorbe und Basel-Zürich via Neuchâtel. Wiedereinführung des Abendexpress nach Bern. Gleichsetzung der Tarife Genf-Paris via Vallorbe und via Ambérieu.

Betrieb durch Spezialzüge von Motorwagen, soweit möglich. Allgemeine Ermäßigung der Gütertarife.

- b) Erforderliche Änderungen der Linien:

Umbau des Bahnhofs Genf-Cornavin,
Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives,
Bahnhof in Lancy-Plainpalais,
Rangierbahnhof in Vernier-Meyrin,
Wiedereröffnung der Strecke Morges-Bussigny.

E. G. CHOISY, Ingénieur E. I. L.