

Nationale Verkehrsplanung in Schweden

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg

In Schweden¹⁾ war die große Anlage des Göta Kanals 1832 fertig geworden. Im Anschluß hieran wollte man ein Kanalsystem ausbauen, wodurch die mittel-schwedischen Seen untereinander verbunden werden sollten. Dieses projektierte Kanalsystem hat nun das spätere Eisenbahnsystem bestimmend beeinflusst, indem zunächst der Plan entstand, daß Eisenbahnen die Lücken jenes Kanalsystems ausfüllen sollten²⁾. Der erste Anreger der schwedischen Eisenbahnen, Graf A. E. von Rosen, kehrte nach langem Auslandsaufenthalt 1845 nach Schweden zurück und entwickelte sofort ohne sehr eingehende Detailstudien ein System für die zu bauenden Eisenbahnen, wobei seine Absicht war, daß die Verluste, die in anderen Ländern durch Planlosigkeit und Lokalinteressen entstanden waren, vermieden werden sollten. Die erste Eisenbahn in Schweden Köping—Hult wurde gebaut mit der Absicht, die Wasserverbindungen zu ergänzen. Diese Einstellung ist später vollkommen zurückgetreten, da man es sinnlos fand, daß die das ganze Jahr verwendbaren Eisenbahnen einen Seeverkehr ergänzen sollten, der nur das halbe Jahr verwendet werden konnte. Die Regierung beauftragte sodann im Jahre 1852 Generalmajor K. Akrell, einen Entwurf für Stammlinien des künftigen Eisenbahnsystems in Schweden auszuarbeiten. Dieser Entwurf wurde Ende 1852 vorgelegt und umfaßte Stammlinien für das südliche und mittlere Schweden. In der Hauptsache hatte Akrell sich an die großen Landstraßen gehalten, da diese nach der natürlichen Beschaffenheit und den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßt waren, aber dabei versucht, möglichst gerade Strecken zu erhalten. Die Vorschläge Akrells wurden von der Regierung akzeptiert und zum Reichstage 1853/54 wurde vorgeschlagen, daß diese Stammlinien vom Staate gebaut werden sollten. Diese Vorschläge wurden vom Reichstage im Prinzip angenommen. Die Regierung ernannte eine Kommission, die Detailuntersuchungen über die geplanten Strecken vornehmen sollte mit Akrell als Vorsitzendem. Die Kommission hat 5 Stammlinien und 3 Verbindungslinien von zusammen 1627 km vorgeschlagen. Der inzwischen mit dem Bau der Staatseisenbahnen beauftragte Oberst N. Ericson gehörte der Kommission nicht an, aber hatte das Recht, an ihren Verhandlungen teilzunehmen. Dieses Recht benutzte er nicht, aber nach Bekanntgabe des Ergebnisses der Kommission hat Ericson eigene Abänderungsvorschläge vorgelegt. Diese Vorschläge sind es, die tatsächlich in Schweden verwirklicht worden sind.

Die Regierung hat die Vorschläge Ericsons akzeptiert und diese dem Reichstage vorgelegt. Die Vorschläge der Kommission hatten bei der Linienführung versucht, möglichst viele Städte zu berühren, während Ericson die Städte eher vermieden hat, da er den bisher unentwickelten Gegenden vor allem Verkehrsmöglichkeiten geben wollte. Die Eisenbahnen sollten die Wasserwege vermeiden, da sie hier übermäßige Konkurrenz hatten, und nach demselben Prinzip müßten die Eisenbahnen entfernt von den Landstraßen gebaut werden, um hier neuen Verkehr zu schaffen. In dem dünn bevölkerten Schweden hatten nämlich die Eisen-

¹⁾ Statens Järnvägar 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning. Stockholm 1906. I. S. 22—120.

²⁾ „Die mittelbaren Vorteile von großen Kanälen übertreffen in unserem Lande un- vergleichlich diejenigen, die von Lokomotiv-Eisenbahnen gewonnen werden können. Vor allem können wir es als abgemacht annehmen, daß Schweden, was Eisenbahnanlagen angeht, nicht unbedingt andere Länder als Muster nehmen soll.“ — C. A. Agardh, Försök till en Statsekonomisk Statistik öfver Sverige. Karlstad 1853. I, 2. S. 233.

bahnen nicht einen schon vorhandenen Verkehr aufzunehmen, sondern durch Überwindung der großen Entfernungen erst neu zu schaffen¹⁾.

Der Reichstag wollte das vorgeschlagene System nicht endgültig annehmen und man wollte der Beschlußfassung kommender Reichstage nicht vorgreifen. Nur die zunächst auszubauenden Linien wurden in Übereinstimmung mit den Vorschlägen Ericsons und der Regierung beschlossen, wobei der Regierung Vollmacht für die Detailfragen gegeben wurde. Die Regierung hatte ihrerseits Ericson außerordentliche Vollmachten gegeben.

Der liberale Finanzminister Gripenstedt, unter dessen Führung Schweden zum Freihandelssystem übergang, war Anhänger des Staatsbahnsystems. Wegen der Armut des Landes würden nach seiner Ansicht durch Privatinitiative auf längere Zeit nur ausnahmsweise größere Unternehmungen entstehen. Um die Reichtümer des Landes zur Entwicklung zu bringen, mußte deshalb der Staat eingreifen²⁾. Daß diese Stellungnahme des liberalen Finanzministers zur größeren Planmäßigkeit der schwedischen Eisenbahnen beigetragen hat, ist selbstverständlich.

Daß der Gesamtplan nicht offiziell vom Reichstage angenommen wurde, hat aber die tatsächliche Entwicklung wenig beeinflußt. Alle späteren Vorschläge der Regierung an den Reichstag erfolgten in nächster Anlehnung an den Gesamtplan; allerdings ging man des Vorteiles verlustig, in voller Planmäßigkeit alle Einzelarbeiten auf diesen Plan einzustellen. Gegen alle Kritik hielt auch Ericson streng an seinem Plan fest, besonders auch gegen die Kritik, daß er die volkreichsten und wirtschaftlich stärksten Gebiete vermied. Die Folge war, daß sein Eisenbahnnetz, das der Reichstag 1857 anzunehmen sich geweigert hatte, Strecke für Strecke doch verwirklicht wurde.

Eine neue königl. Kommission vom Jahre 1862 kritisierte diesen Plan und machte geltend, daß Eisenbahnen, die mit Schifffahrtslinien parallel gehen, in erster Linie ausgebaut werden sollten und daß die Hauptaufgabe wäre, dem bestehenden Verkehr zu dienen und nicht, neuen hervorzurufen. Diese Ansichten wurden jedoch Gegenstand starker Kritik. Trotz lebhafter Kämpfe hat sich der Plan Ericsons, wie schon erwähnt, praktisch verwirklicht.

Diesen Problemen aus der Entstehungszeit der schwedischen Eisenbahnen stellen wir nun gegenüber die völlig andere Einstellung, die bei den neuen großen Eisenbahnbauten dieses Jahrhunderts in Schweden hervorgetreten sind.

Für die neue große Inlandsbahn, die durch ganz Nordschweden in der Nord-Süd-Richtung ungefähr durch die Längsmittle des Landes geht, war die Anregung fast spontan entstanden, die Haupttrichtung stand fest und wurde von allgemeinen Sympathien mit getragen³⁾. Nicht allein militärische Gesichtspunkte sollten entscheidend sein, wenn hierin auch ein Hauptargument für die Bahn gesehen wurde, sondern die Bevölkerungsverhältnisse der Ortschaften, Neubaumöglichkeiten, Wald- und Mineralschätze, Wasserfälle, sonstige Verkehrsmittel, also alles, was für die

¹⁾ „Was mit Sicherheit angenommen werden kann und wofür die Zukunft sicherlich einwandfreie Beweise liefern wird, ist nämlich, daß unsere Stammbahnen sich nirgends besser rentieren werden als dort, wo sie von den Schifffahrtsstraßen ins Innere des Landes abweichen werden. Von Stockholm bis Upsala und Södertelje werden die Eisenbahnen sicher die größten Einnahmen geben, seitdem sie jenseits dieser Städte verlängert worden sind. Die Seeverbindung mit schnellgehenden Dampfern von beiden Stellen wird während der Sommerzeit immer den Verkehr auf dieser Eisenbahn vermindern.“ — N. Ericson, Betänkande rörande Statens Jernvägsbyggnader. Stockholm 1856. S. 19.

²⁾ J. A. Gripenstedt, Tal, anföranden och uppsatser. Stockholm 1871. I. S. 152, 212, 219.

³⁾ Statens Järnvägar 1906—1931. Stockholm 1931. I. S. 269—282, 306, 319—327.

Rentabilität von Bedeutung sein konnte. Professor Rudolf Kjellén bezeichnete im Reichstage die Inlandsbahn als den vielleicht größten politischen Gedanken Schwedens in der Gegenwart. Er hoffte, daß die Eisenerzschätze und Wälder Nordschwedens und die Industrie Mittelschwedens damit den Weg zu einem eisfreien Hafen finden würden —, daß die Südrichtung der Bahn später zu keinem Hafen führte, war für Kjellén eine besondere Enttäuschung.

Die Entwicklung der Eisenbahnen hatte dazu geführt, daß das Interesse für die Wasserstraßen zurückging. Aber um die Jahrhundertwende — mit beeinflußt durch die erhöhte Bedeutung der Wasserfälle infolge der neuen Möglichkeiten der elektrischen Wissenschaft — ist das Interesse für die Wasserstraßen wieder gestiegen. Man versuchte die Inlandsbahn so zu führen, daß die Wasserstraßen möglichst als „Querbahnen“ benutzt werden konnten.

Man ging auch ganz von dem Prinzip Nils Ericsons ab, Parallelwege von Wasserwegen und Eisenbahnen vermeiden zu wollen, sondern führte statt dessen die Bahn in den Tälern der Flüsse und Binnenseen, wo volkreiche und entwicklungsfähige Gegenden mit lebhafter Industrie vorhanden waren. Land- und Wasserverkehr wurden nicht als Konkurrenten betrachtet, sondern sollten sich zur Entwicklung des Wirtschaftslebens unterstützen, so daß die leichteren und mehr veredelten Waren die Eisenbahn, die schweren und sperrigen Güter, die in Schweden den Hauptteil bilden, den Wasserverkehr benutzen sollten. Die Querbahnen sollten deshalb besonders nützlich werden, weil sie in den Flußtälern gehen konnten. Mit einem solchen System konnten die Tarife auch billiger bemessen werden. Die Querbahnen laufen, wie hervorgehoben wird¹⁾, im allgemeinen parallel mit den allgemeinen Landstraßen und berühren die wichtigsten Landstraßenknotenpunkte. Man berücksichtigt wohl die landwirtschaftlichen Interessen, hebt aber hervor, daß die Industrie noch stärker darauf angewiesen ist, gleich vor der Tür die Eisenbahnverbindung zu besitzen. Die Landwirtschaft wird in diesen Gegenden nicht gehindert durch eine Entfernung von 30—50 km bis zum nächsten Bahnhof. Besonders ist man bestrebt, daß die wichtigsten Ortschaften im Binnenlande gute Verbindung mit der Küste erhalten und die wichtigsten Hafenplätze mit dem natürlichen Hinterlande verbunden werden. Wenn verschiedene denkbare Baustrecken miteinander verglichen werden, so wird an Hand der jetzigen und geschätzten zukünftigen Einwohnerzahl die voraussichtliche Passagierzahl und die mutmaßliche Gütermenge verglichen und auf dieser Grundlage das finanzielle Ergebnis geschätzt.

Wie man sieht, also absolut umgekehrte Gesichtspunkte, verglichen mit denjenigen, die beim ersten Ausbau der schwedischen Eisenbahnen vorherrschten.

Wenn nun ein Teil des ganzen Eisenbahnnetzes nach einem wirtschaftlichen Prinzip, ein anderer Teil nach einem anderen Prinzip ausgebaut wurde, so mögen beide Teile je für sich konsequent entworfen worden sein, daß sie aber zusammen kein einheitliches System bilden können, folgt schon aus den verschiedenen wirtschaftlichen Prinzipien, nach denen gebaut wurde²⁾.

Die ganze Inlandsbahn ist aber in den Augen des schwedischen Volkes niemals ein Geschäft gewesen, sondern ist aus nationalen Instinkten zum allgemeinen Nutzen des Landes gebaut worden.

In Nordschweden wurden auch die Aufgaben der Eisenbahnen andere: Es handelte sich nicht darum, eine schon vorhandene Kultur zu fördern, sondern neue

¹⁾ S. Norrman, *Tvärbanor mellan Inlandsbanan och Stambanan genom Övre Norrland*. Stockholm 1915. I. S. 52, 104, 121, 218, 226.

²⁾ S. Norrman, a. a. O.

Kultur erst zu schaffen. Damit konnte nicht unmittelbare Rentabilität erwartet werden, so wie im Süden des Landes, aber dafür treten nationale Momente zugunsten der Eisenbahnen stärker hervor als im Süden.

Die ersten Eisenbahnen in Schweden wurden absichtlich weit entfernt von den Wasservögen gebaut, denen man damals eine größere Bedeutung für den Gesamtverkehr beigemessen hat. Später sind sehr viele Eisenbahnen längs der Küste gebaut worden, z. T. ursprünglich Privatbahnen, die heute vom Staate eingelöst sind. Die ursprüngliche „nördliche Stammlinie“ des Staates wurde allerdings, mitbedingt durch strategische Überlegungen, in gewisser Entfernung von der Küste gebaut.

In dem reicher gewordenen Lande haben die sog. Kulturbahnen eine größere Bedeutung erhalten. Die vorhin charakterisierte neue Einstellung zu der Linienführung der Eisenbahnen muß auch in dem Sinne verstanden werden, daß man an sich nicht lohnende Eisenbahnen so wenig verlustbringend wie möglich gestalten will. Allein in den 1920er Jahren berechnet man, daß etwa 185 Mill. Kr. für sog. Kulturbahnen ausgegeben wurden, wovon ein jährlicher Verlust von 5—6 Mill. Kr. entsteht¹⁾. Ja, der Generaldirektor der Schwedischen Staatseisenbahnen erklärte sogar anlässlich des 75jährigen Jubiläums der Eisenbahnen, daß ein großer Teil des Eisenbahnkapitals vom Zinsforderungsstandpunkt aus betrachtet für immer verloren sei²⁾: Nach Beschluß des Reichstages von 1929 wurde auch ein Teil des Kapitals der Eisenbahnen auf Kosten des Staates abgeschrieben, wobei der Gedanke zum Ausdruck kam, daß die Eisenbahnen nicht politische Lasten tragen sollen³⁾.

Im übrigen sind weitere Kapitalinvestitionen in Form von umfassenden Elektrifizierungsarbeiten an den schwedischen Staatseisenbahnen als Mittel gegen die Arbeitslosigkeit in den letzten Jahren getätigt worden. Man hat dabei die großen Strecken vorgezogen, auf denen Konkurrenz von Seiten des Kraftwagenverkehrs bisher weniger verspürt wurde⁴⁾.

Über die Elektrifizierung der Strecke Stockholm—Göteborg wurde das Urteil abgegeben, daß „der elektrische Betrieb nicht nur die für ihn aufgewendeten Kapitalmittel verzinst, sondern darüber hinaus auch einen Gewinn abwirft und derartige Vorteile in sich birgt, daß die Durchführung der Elektrifizierung, sowohl von der Staatsbahn wie von der Allgemeinheit aus betrachtet, als eine wirtschaftlich wohl begründete Maßnahme erscheint“⁵⁾. Die günstigen Fahrzeiten nach der Elektrifizierung haben den Kraftwagenwettbewerb eingeschränkt. Die schnellere Beförderung schränkt den Wagenbedarf ein. Je umfassender das Netz, desto größer werden die Vorteile, da dann Kohlen- und Wasseranlagen an den Bahnhöfen in Wegfall kommen.

Obwohl die schwedischen Staatseisenbahnen die Hauptlinien des Landes umfassen, so daß sie dem Eisenbahnsystem den Charakter geben, sind die Privatseisenbahnen nach der Kilometerzahl umfassender. Hier tritt allerdings das Unsystematische noch viel stärker hervor. Es fehlt keineswegs an wichtigen Linien, so vor allem die Bergslagsbanan, die aber von der Stadt Göteborg kontrolliert

1) Järnvägs- och automobiltrafik. Av 1932 års Trafikutredning. Statens offentliga utredningar 1934:33. Stockholm 1934. S. 197.

2) Svenska Dagbladet, Stockholm. 1. Dez. 1931.

3) Archiv für Eisenbahnwesen. 54. Jahrg. Berlin 1931. S. 729.

4) Svenska Dagbladet, Stockholm. 23. Mai 1934.

5) Paszkowski, Die wirtschaftliche Bedeutung der schwedischen Staatsbahnelektrifizierung. Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. 73. Jahrg. Berlin 1933. S. 523 f.

wird¹⁾, damit die Tarifpolitik der Bahn den Exportinteressen der Hafenstadt Göteborg dienen kann. In dem dünn bevölkerten Land regten sich an vielen Stellen Interessen, durch Bahnbauten Verbindungen mit einem größeren Markt zu erhalten. Viele unzweckmäßige Bahnen sind so zustande gekommen. Von der Strecke Ulricehamn—Jönköping wird angegeben, daß das Kapital als verloren gelten konnte, ehe die Bahn fertig geworden war. In sehr vielen Fällen hat der Staat notleidende Bahnen einlösen müssen (am wichtigsten die Ostküstenbahn), so daß das Gesamtbild des Staatseisenbahnnetzes dadurch etwas gestört wurde. Die zahlreichen Privateisenbahnen der südlichsten Provinz Schonen haben ein durchaus unsystematisches Eisenbahnnetz dort entstehen lassen.

Diese Uneinheitlichkeit des Eisenbahnwesens wird auch erkannt in dem Beschluß des schwedischen Reichstages²⁾, eine Untersuchung zu veranstalten, ein zusammengeschlossenes Normalspurnetz im ganzen Lande unter einheitlicher Leitung zu verwirklichen.

Wie hier gegensätzliche Tendenzen im Staats- und Privateisenbahnwesen sich geltend gemacht haben, tritt besonders deutlich darin zum Vorschein, daß es vorgekommen ist, daß unter parlamentarischem Einfluß kräftige Staatsunterstützungen beschlossen wurden für den Bau von privaten Eisenbahnen, gegen die starke strategische Bedenken erhoben worden waren³⁾.

Immerhin ist festzustellen, daß das heutige Eisenbahnnetz in Schweden vom militärischen Standpunkt aus betrachtet⁴⁾, was die südlichen und mittleren Landesteile angeht, als „gut entwickelt“ gekennzeichnet wird. Es wird ferner festgestellt, daß die nördlichen Teile des Landes mit 3 bzw. 2 Längsbahnen mit dem Süden vereinigt sind.

Das schwedische Wegewesen ist sehr alt. Die erste Bebauung des Landes erfolgte längs den Küsten und bei den Flußtälern und Binnenseen, also bei natürlichen Wasserwegen, die im Sommer mit dem Boot und im Winter auf dem Eis befahren werden konnten. Bald entstand auch ein Bedarf, diese Ortschaften mit Landverbindungen zu verknüpfen. Auf diese Weise sind die jetzigen schwedischen Wege entstanden und zeigen, sofern sie nicht in späterer Zeit umgelegt wurden, Richtungen, die ganz unbegreiflich wären, wenn diese Entwicklung nicht in Erinnerung behalten wird. Ausnahmsweise kommt ein größerer zusammenhängender Plan zustande, so vor allem, als Karl XI. im Jahre 1602 die Küstenlandstraße und die Landstraßen um den Bottnischen Meerbusen in das damals schwedische Finnland anfängt — in erster Linie eine politisch-strategische Anlage. Als in der Großmachtperiode im 17. Jahrhundert mehr Wege angelegt wurden, erhielten diese dieselben Richtungen wie die alten Pfade — das ist der Grund, weshalb die alten Wege oft so planlos erscheinen mit ganz unnötigen Kurven und Steigungen. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt eine mehr rationale Anlage von Wegen dadurch, daß eine Zentralbehörde für das Wegewesen gebildet wird und staatliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Kurz darauf beginnt aber der Eisenbahnbau, und das Interesse für die Wege nimmt ab, so daß die Wege sich bis ins neue Jahrhundert hinein in einem unzulänglichen Zustande befinden.

Die Anpassung an die Anforderungen des Automobilverkehrs erfolgte, wie

¹⁾ J. Lind, Studier i Västkusthannarnas ekonomiska geografi. Göteborg 1920. S. 132 f., 161.

²⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 8. April 1934.

³⁾ C. R. Troilius, Staten och järnvägarna. Stockholm 1890. S. 227 f.

⁴⁾ Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt behov av försvarskrafter. Statens offentliga utredningar. 1930:12. Stockholm 1930. S. 113.

eine königl. Wegkommission hervorhebt¹⁾, zunächst zögernd mit kleinen Einzelmaßnahmen: gewisse Kurven werden korrigiert, besonders schmale Wegstücke werden verbreitert usw. Es war nicht zu vermeiden, daß, als umfassendere Maßnahmen sich bald als notwendig herausstellten, manche soeben umgebaute Wege dann ganz aufgegeben wurden — es fehlte eine den neuen Aufgaben entsprechend ausgebaute Zentralbehörde. Die Krisenzeit hat dann auch manche Wegarbeiten hervorgerufen, die sonst erst viel später in Frage gekommen wären.

Die Eisenbahnen wurden oft gebaut zwischen Ortschaften, die seit alters her Wegverbindung hatten. Daß dabei Parallelanlagen sich nicht vermeiden lassen, ist selbstverständlich. Oft sind auch bei den Eisenbahnen neue Ortschaften entstanden, die später auch Wegverbindungen haben wollten, wodurch neue Parallelanlagen entstehen. In gewissen Teilen des Landes ist das Wegenetz schon fertig ausgebaut, aber braucht besseres Material. Andere Teile des Landes haben kaum einen Weg, der nicht umgebaut werden müßte. Da die Wegebauten heute sehr kostspielig sind, brauchen sie, hebt die genannte königl. Kommission hervor, eine genaue sowohl wirtschaftliche wie technische Planung. Bei großen Wegebauten empfiehlt die Kommission sogar ebenso verkehrswissenschaftliche Vorstudien, wie sie bisher bei Eisenbahn- und Kanalprojekten vorkamen, wobei alle Verkehrsmittel in ihrem Zusammenhang gesehen werden müssen. In wenigen Ländern hat der Automobilverkehr so große Fortschritte für das Wirtschaftsleben gebracht wie in Schweden mit seinen großen Entfernungen und seiner wenig dichten Bevölkerung. Die Intensivierung des Wirtschaftslebens ist auch den Eisenbahnen zugute gekommen, da sogar im Krisenjahr 1932 sowohl die Tonnenkilometer- wie die Personenkilometerzahl der Eisenbahnen höher als im Jahre 1913 war²⁾.

Über das Ausmaß dieser Umgestaltungen liegen nunmehr Statistiken vor.

Bei Verkehrszählungen³⁾ in Schweden an 150 willkürlich gewählten Stellen in der Provinz wurde in den Jahren 1926—1931 im Pferdeverkehr eine Abnahme von 35 vH, im Motorverkehr eine Zunahme von 107 vH und im Gesamtverkehr eine Zunahme von 75 vH festgestellt. Bei der späteren Gelegenheit war der Motorverkehr ungefähr 11 mal größer als der Pferdeverkehr.

In Stockholm ergab dieselbe Zählung beim Pferdeverkehr eine Abnahme von 55 vH, im Motorverkehr eine Zunahme von 107 vH und im Gesamtverkehr eine Zunahme von 97 vH. Der Motorverkehr war 71 mal größer als der Pferdeverkehr.

In Gotenburg waren dieselben Zahlen — 1 vH, + 141 vH, + 124 vH. Der Motorverkehr war 20 mal größer als der Pferdeverkehr.

Für das ganze Land werden folgende Zahlen für alle Wege im Jahre 1931 angegeben:

Pferdeverkehr	11,6 vH	des	ganzen	Verkehrs
Spezialverkehr	1,5 vH	„	„	„
Motorräder	10,3 vH	„	„	„
Automobile	76,6 vH	„	„	„

Es ist selbstverständlich, daß innere Verschiebungen, was die Verkehrsbedeutung der einzelnen Orte angeht, diesen Veränderungen parallel gehen. So

1) Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. I. Statens offentliga utredningar. 1934:27. Stockholm 1934. S. 211—216.

2) E. Nordendal, Landsvägar versus Järnvägar. Svenska vägföreningens tidskrift. 21. Jahrg. Stockholm 1934. S. 36, 229.

3) Teknisk-ekonomiska utredningar, a. a. O. S. 22, 47.

hat¹⁾ sich die als Standort der Zündholzindustrie bekannte Stadt Jönköping niemals zu dem Eisenbahnknotenpunkt entwickelt, wozu die Stadt Voraussetzungen gehabt hätte. Statt dessen ist die Stadt nun vom Landstraßenverkehr sehr stark besucht und ist zu einem Knotenpunkt des Autobusverkehrs geworden.

Der Autobusverkehr hat überhaupt die Reihenfolge der Städte im Handelsverkehr umgeworfen, und der Handel der Städte hat sich auf Kosten des Landhandels entwickelt. Ebenso hat Karlstad durch den Autobusverkehr viel Handel erhalten, der früher nicht über diese Stadt geleitet wurde.

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Neuregelung des Wegewesens wird nun allgemein anerkannt.

Im Jahre 1932 wurde von einer königl. Kommission vorgeschlagen²⁾, daß solche Landstraßen, die von großer Bedeutung für den durchgehenden Fernverkehr sind, Reichsstraßen genannt werden sollten und auf Kosten des Reiches, eventuell mit einem kleinen Beitrag vom betreffenden Wegbezirk, gebaut werden sollten.

Mehrjährige Pläne³⁾ für den Landstraßenbau in Schweden wurden erstmalig 1931—1933 angewendet und deren Aufstellung den Provinzialregierungen überlassen, die aber mit dem Reichsamt für Landstraßen und Wasserwege Fühlung nehmen sollen, das darauf achten muß, daß unter den Arbeiten der Provinzialregierungen Planmäßigkeit gewährleistet ist.

Was nun das Konkurrenzverhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil angeht, so klagt der Eisenbahnverein in einer Eingabe an die Regierung im Jahre 1932 darüber, daß gewisse Eisenbahnen nicht einmal die direkten Verkehrskosten haben decken können⁴⁾. Andererseits betrachten auch die Automobillinien die Eisenbahnen als Konkurrenz und haben aus diesem Grunde oft ihre Taxen für Fahrten von und nach einem Bahnhof höher gestaltet⁵⁾.

Trotzdem besteht nun eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln⁶⁾. Von allen 3032 Automobillinien, die beim Jahreswechsel 1932/33 im Lande bestanden, hatten nur 122 oder etwa 4 vII keine Verbindung mit einer an einer Eisenbahn gelegenen Ortschaft. Von allen 2000 Eisenbahnhöfen im Lande hatten zur selben Zeit 1238 zugleich auch Automobilverkehr. Dieser Verkehr wird teilweise nun von den Eisenbahnen selbst betrieben. Von den 104 Privateisenbahnen, die im Jahre 1934 in Schweden bestanden, hatten 60 direkt oder indirekt auch Automobilverkehr, und zwar mit einer gesamten Linienlänge von 7500 km⁷⁾.

Einige kleinere Privatbahnen in Schweden haben aber die Konkurrenz des Automobilverkehrs so schwer empfunden, daß sie unter dem Druck der wirtschaftlichen Schwierigkeiten sich entschlossen haben, ohne jede Bezahlung ihre Linien an den Staat abzugeben, nur damit die Strecken vom Staate aufrecht-erhalten werden sollten⁸⁾.

Obwohl, wie vorhin festgestellt, bedeutende Wegarbeiten in Schweden vorge-

1) Järnvägs- och Automobiltrafik av 1932 års Trafikutredning. Statens offentliga utredningar. 1934:33. Stockholm 1934. S. 37 f.

2) Betänkande med förslag till Lag om allmänna vägar. Avgivet av 1929 års vägsakkunniga. Statens offentliga utredningar. 1932:21. Stockholm 1932. S. 58.

3) Svenska Dagbladet, Stockholm. 30. Okt. 1929.

4) Eingabe von Svenska Järnvägsföreningen an die Regierung vom 23. Febr. 1932.

5) Järnvägs- och Automobiltrafik a. a. O. S. 157.

6) Järnvägs- och Automobiltrafik a. a. O. S. 41.

7) Svenska Dagbladet, Stockholm. 6. Okt. 1934.

8) Statens Järnvägar 1906—1931, a. a. O. S. 319—327.

kommen sind, hat eine königl. Kommission von Wegesachverständigen es abgelehnt, besondere Autostraßen in Schweden zu bauen¹⁾.

Die größte Binnenwasserverbindung des Landes ist der schon erwähnte Göta-Kanal.

Über die seinerzeit für den Göta-Kanal gewählte Strecke hat der Erbauer, Baltzar von Platen, sich folgendermaßen geäußert:

„Der Weg ist also nach meiner Ansicht gegeben, auf dem Schweden mit den geringsten Kosten und am leichtesten durchschnitten werden kann, und ich bestreite, daß irgendein Land in der Welt eine gleich günstige Lage aufweisen kann. Man möge sagen, daß der Vorschlag, den ich vorlege, gemacht wurde, ohne Rücksicht auf den jetzigen Verkehr und große Städte; ich gebe das zu, und ich gebe auch zu, daß dies zu berücksichtigen oft wichtig ist, aber durchaus nicht bei der fraglichen Anlage. Erinnern wir uns, daß diese Schifffahrtsstraße, eines Tages berufen, dem größeren Teil des Reiches zu dienen, angelegt werden muß mit Rücksicht auf das Ganze; und daß in einem solchen Falle die eine oder andere Stadt, der eine oder andere Verkehr, ein Punkt ist, der verschwindet und verschwinden soll von dem Auge des Kritikers. Unter diesem Gesichtspunkt sage ich bestimmt, daß kein anderes Projekt für Schweden mit diesem verglichen werden kann“²⁾.

Auf die Verwandtschaft dieser Einstellung mit der schon behandelten Auffassung Nils Ericsons über den Eisenbahnplan darf sicher hingewiesen werden, wobei also von Platen die Priorität dieser Theorie zukommt.

Der Passagierverkehr im Göta-Kanal als Verbindung zwischen Stockholm und Gotenburg — damals schneller als der Landstraßenverkehr — stieg schnell bis in die 1860er Jahre³⁾. Als im Jahre 1863 die Eisenbahnverbindung Stockholm—Gotenburg fertig wurde, ging der Passagierverkehr zurück und hörte bald vollkommen auf. Später setzte ein neuer Passagierverkehr ein, aber nunmehr fast ausschließlich Touristenverkehr und auf die Sommermonate beschränkt. Für den Güterverkehr hat die Verbindung nie die Bedeutung erhalten, die man berechnet hatte: Der Sundzoll, den man vermeiden wollte, wurde aufgehoben, und die immer größer werdenden Schiffe im Küstenverkehr rund um Schweden konnten die Waren vorteilhafter befördern. Auch die Eisenbahnen haben hier neue Konkurrenz gebracht, was nicht hindert, daß ein gewisser Güterverkehr auf dem Kanal auch vorkommt, vor allem Lokalverkehr.

Eine königl. Kanalkommission erstattete im Jahre 1909 ein Gutachten, in dem festgestellt wurde, daß es volkswirtschaftlich nicht berechtigt wäre, einen Kanal für seegehende Schiffe zwischen Kattegatt und Ostsee zu bauen, daß es mit Rücksicht auf die großen Kosten auch nicht militärisch begründet war, einen solchen Kanal weiter zu bauen, als kommerziell begründet war, daß dagegen ein solcher Kanal zwischen dem Kattegatt und dem Vänernsee ausgebaut werden sollte. Das ist dann auch in den folgenden Jahren geschehen, so daß von der ganzen Strecke Gotenburg—Stockholm nur die Teilstrecke Gotenburg—Vänernsee für seegehende Schiffe ausgebaut ist⁴⁾.

Zwischen den Staatseisenbahnen und dem Reederverband bzw. Hafenverband ist es in Schweden öfters zu schweren Zusammenstößen gekommen⁵⁾, da die

1) Svenska Dagbladet, Stockholm. 8. Sept. 1933.

2) B. von Platen, Afhandling om Canaler genom Sverige. Örebro 1806. S. 52.

3) N. Tersmeden, Göta Kanal, Svensk Flagg. Stockholm. 9. Aug. 1931.

4) Trollhätte Kanal och dess ombyggnad 1909—1916 av Kungl. Vattenfallsstyrelsen. Stockholm 1916. S. 16 ff.

5) Svenska Dagbladet, Stockholm. 2. Sept. 1931, 15. Aug. 1932.

Staatsbahnen, um eine Rentabilität zu erreichen, eine Tarifpolitik geführt haben, von denen die Schifffahrtsinteressen sich benachteiligt gefühlt haben, und die starke Schifffahrtsentwicklung im Binnenverkehr verleiht diesem Problem besondere Wichtigkeit.

Stockholms Reedereiverein beschwerte¹⁾ sich darüber, daß die Staatseisenbahnen, um Verkehr an sich heranzuziehen, einseitige Tarifherabsetzungen vorgenommen haben, wodurch die natürlichen Absatzwege verschoben wurden und Planlosigkeit im ganzen Verkehrswesen entstanden ist. In gewissen Fällen hat die Schifffahrt daraufhin ihren Verkehr ganz einstellen müssen, und das in den Häfen investierte Kapital ist somit wertlos geworden. Diese Beschwerden erstreckten sich sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr. Was den Personenverkehr angeht, so sind zwischen den Staatseisenbahnen, die billige Sonntagskarten einführten, und der Mälarschifffahrt regelrechte Frachtkriege geführt worden²⁾. Die Binnenschifffahrt hat sich aber auch besonders über die Konkurrenz des Lastautoverkehrs beschwert, wobei besonders hervorgehoben wurde, daß, wenn der Stückgutverkehr an die Kraftwagen abwanderte, man gezwungen sein würde, die Tarife für den Massenverkehr in der Binnenschifffahrt zu erhöhen³⁾.

Die schwedischen Flüsse haben eine so hervorragende Bedeutung für die Flößerei, daß die internationale Stellung Schwedens auf dem Holzmarkt zu einem sehr wesentlichen Teil davon abhängig ist, daß dieses billige Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Im Jahre 1931 gab es in Schweden 32580 km Flößwege, d. h. rund das Doppelte der ganzen Eisenbahnlänge des Landes. 15,8 Mill. cbm Holz wurden im Durchschnitt der Periode 1926—30 hiermit jährlich befördert⁴⁾.

Das Verkehrswesen hat eine außerordentlich große Bedeutung für Schweden. Das dünn besiedelte Land hat am meisten Eisenbahnen je Kopf der Bevölkerung in Europa, die dreifache Zahl, verglichen mit Deutschland. Je Flächeneinheit hat es dagegen nur soviel wie Portugal und weniger als $\frac{1}{3}$ verglichen mit Deutschland⁵⁾.

Unter diesen Umständen hat man der Frage der rationalen Verwendung der hier investierten Mittel eine besondere Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Schweden gehört an sich zu den Ländern, in denen nationale Verkehrspläne aufgestellt und verwirklicht wurden. Nur ist dabei festzustellen, daß schon im Staatseisenbahnnetz grundlegend verschiedene Prinzipien in früherer und späterer Zeit zur Anwendung gelangten: Früher baute man Eisenbahnen abseits vom bestehenden Verkehr, heute suchen die Eisenbahnen den bestehenden Verkehr auf. Auch in dem größten Kanalunternehmen des Landes war das alte Prinzip wegweisend. Die Privatbahnen sind aber nach ganz anderen Prinzipien, z. T. auch ohne Verkehrsplanungsprinzipien gebaut worden. Die Richtung der Landstraßen verkörpert am meisten Tradition von ganz alter Zeit, und erst in den letzten Jahren ist als Folge des steigenden Kraftwagenverkehrs die planmäßige Inangriffnahme des Neubaus von Wegen hinzugekommen.

Das gesamte schwedische Verkehrssystem enthält also planmäßig ausgebaute Einzelbestandteile, aber ebenso wie die meisten nationalen Verkehrssysteme keine einheitliche nationale Verkehrsplanung.

¹⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 3. Jan. 1932.

²⁾ Svensk Flagg, Stockholm. 16. Aug. 1931.

³⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 4. Juni 1931.

⁴⁾ J. Guinchard, Sveriges land och folk. 2. Aufl. Stockholm 1915. II. S. 192. — Statistisk årsbok för Sverige.

⁵⁾ Kändler, Die Eisenbahnen der Erde. Archiv für Eisenbahnwesen. 58. Jahrg. Berlin 1935. S. 3, 5.