Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Splügen

Autor(en): **Würmli, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **11 (1912-1913)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-750575

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ZUR WIRTSCHAFTLICHEN BEDEUTUNG DES SPLÜGEN

Der Artikel über die wirtschaftliche Bedeutung des Splügen im Heft 22 des letzten Jahrganges von „Wissen und Leben“ hat zwei Verteidiger der Greina auf den Plan gerufen, deren Ausführungen in Nummer 2 dieses Jahrgangs eine Erwiderung herausfordern. Auf die erste der beiden Einsendungen ist zu bemerken:

1. Der Einsender übergeht stillschweigend, dass der Gotthard nach den splügengegnerischen Angaben aus dem *direkten* deutsch-italienischen Verkehr jährlich soll verlieren können:

insgesamt	Fr.	10 231 473
aus dem direkten Personen- und Gepäckverkehr allein	„	4 491 363
aus dem direkten Tierverkehr allein . .	„	273,339

Dieser Verlust soll möglich sein, obwohl die Einnahmen der Schweiz im Jahre 1910 laut den amtlichen Abrechnungen nur ausmachten:

insgesamt	Fr.	9 824 878
aus dem direkten Personenverkehr allein	„	1 181 692

aus dem direkten Tierverkehr allein gar nichts, weil ein solcher Verkehr gar nicht besteht.

2. Dagegen behauptet der Einsender, die großen Einnahmenausfälle erklären sich aus dem *indirekten* Verkehr, der beim Personenverkehr durch Lösen von Billetten auf Unterwegsstationen, beim Güterverkehr durch Umkartierung und Reexpedition abgefertigt werde. *Das ist eine bloße Ausrede.* Der Reisendenverkehr aus dem Ausland mit Unterwegsbilletten ab schweizerischen Stationen nach Italien und umgekehrt qualifiziert sich rechnerisch als *schweizerisch-italienischer Verkehr*, für den die Ausfallziffern auf Seite 27 des Gutachtens der Schweizerischen Bundesbahnen den selbständigen Ausfall von Fr. 1 166 880 vorsehen. Bei den Waren ist nur die Reexpedition an der *italienischen* Grenze zulässig; sie ist aber laut den *amtlichen* Tarifen auf *Kohlen* und *Metalle* beschränkt, für den ganzen übrigen Verkehr also ausgeschlossen. Die Einnahmen aus den Reexpeditionssendungen werden laut amtlichem Material in den Rechnungen über den

direkten Verkehr verrechnet, sind also beispielsweise für 1910 in den obigen Fr. 9 824 878 mitenthalten. Umkartierungssendungen kommen laut amtlichem Material auf der Gotthardroute fast gar nicht vor. Der Grund liegt darin, dass die Umkartierung gegenüber der direkten Abfertigung bedeutende Taxverteuerungen ergäbe.

3. Der Einsender bemerkt weiter, die Rechnung der Bundesbahnen sei auf das Jahr 1920 gemacht, die Einnahmen von Fr. 9 824 878 dagegen beziehen sich auf das Jahr 1910.

Darauf ist zu erwidern, dass eine vollständige Vergleichung mit den Ziffern der Schweizerischen Bundesbahnen zu weit abweg geführt hätte und deshalb nicht in den Rahmen des Artikels über die wirtschaftliche Bedeutung des Splügen gehörte. Man durfte wohl mit Recht annehmen, es sei für jeden Verständigen Beweis genug, dass wenn die Gotthardroute im Jahr 1910 aus dem deutsch-italienischen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nachweisbar nur . . . . . Fr. 9 824 878
eingenommen habe, der Splügen ihr im Jahr 1920
unmöglich . . . . . „ 10 231 473
wegnehmen könne, das heißt mehr als sie heute aus diesem gesamten Verkehr bezieht. Indessen scheint diese Vergleichung dem Gegner Bedürfnis zu sein und deshalb mag sie an einem Beispiel durchgeführt werden.

Gotthard und Splügen haben ihre Zufahrtslinien, nämlich:

GOTTHARD	km	SPLÜGEN	km
Basel-Luzern	96	Konstanz-Chur	126
Basel-Immensee	108	Romanshorn-Chur	106
Waldshut-Mitte Rhein-Immensee	73	Rorschach-Chur	91
Schaffhausen-Zug	77	St. Margrethen-Chur . . .	80
Romanshorn-Zug	113		

Man ersieht hieraus, dass die beiderseitigen Zufahrtslinien sich gegenseitig decken, so dass eigentliche Ausfälle nur auf den Strecken der Gotthardbahn entstehen könnten. Die Einnahmen der Gotthardbahn aus dem deutsch-italienischen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr betrugen nun 1910 Fr. 6 797 446.

Im Schweizerischen Bundesbahngutachten ist angenommen, dass die Einnahmen jährlich wachsen würden, beim Personen- und Gepäckverkehr um 4 %, beim Güterverkehr um 3 %. Nimmt man, um ja nicht zu pessimistisch zu sein, für den *Gesamtverkehr*

eine Steigerung bis 1920 um 4 % an, so ergibt sich zu der obigen Einnahme der Gotthardbahn ein Zuschlag von . Fr. 2 520 000
so dass mit Antritt des Jahres 1920 die Einnahmen der Gotthardbahn betragen würden . . . . . „ 9 317 446
Nach dem Gutachten der Schweiz. Bundesbahnen soll dieser Einnahme gegenüber ein Verlust von „ 10 231 473
entstehen können. Dabei ist von den Fr. 9 317 446 der Minderertrag von zirka einer Million Franken noch nicht abgezogen, den der neue Gotthardvertrag verursachen soll. Daraus ergibt sich doch wohl unwiderleglich, dass der von dem Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen berechnete Ausfall von Fr. 10 231 473 ganz und gar unmöglich ist.

4. Der Einsender behauptet, der Gesamt-Personen-Transitverkehr der Gotthardbahn mache bedeutend mehr als 400 000 Personen aus.

Dies widerspricht der offiziellen Statistik der Gotthardbahn, die für die Entfernungen von über 170 Kilometer rund 400 000 Passagiere angibt. In diesen Entfernungen liegt nicht der Transitverkehr allein, sondern auch noch einiger Lokalverkehr. Der Personentransit der Gotthardbahn kann deshalb auf *höchstens* 400 000 Reisende geschätzt werden. Zum gleichen Ergebnis führt auch die Rechnung auf Grund der Einnahmen, wenn diesen die Ergebnisse der Generalabonnemente (die eine allgemein schweizerische Einrichtung sind und nicht eine spezielle des Verkehrs mit Italien), sowie die Ergebnisse des Lokalverkehrs der Entfernungen bis 170 Kilometer abgezogen werden und der Rest als Einnahme aus dem Transitverkehr behandelt wird. Von den 400 000 Transitreisenden der Gotthardbahn qualifiziert sich der größere Teil als schweizerisch-italienischer und als innerschweizerischer Verkehr (zum Beispiel Luzern und Zürich-Luganersee) und nicht als ausländisch-italienischer Verkehr. Die gegenteilige Annahme der Greinastreitschrift von 1905 (Seite 66) und des aus ihr ausgezogenen Gutachtens der Schweizerischen Bundesbahnen (Seite 17), als liefere das Ausland der Gotthardbahn viele Hunderttausende von Transitreisenden, ist ganz und gar unhaltbar. Schon der Betrag der Personeneinnahmen der Gotthardbahn lässt diesen Schluss nicht zu, er würde deshalb am besten aufgegeben.

5. Der Einsender behauptet, im Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen sei als Transit, den der Gotthard an den Splügen abzugeben hätte, vorgesehen:

	bei den Waren Tonnen	bei den Personen Personenzahl
schweizerisch-italienischer Verkehr	120 000	80 000
deutsch- etc. italienischer Verkehr	304 000	256 000

Wie wenig sicher der Einsender seiner eigenen Ziffern ist, ergibt sich daraus, dass nach Seite 40 der Vernehmlassung der Schweizerischen Bundesbahnen der Gotthard an den Splügen im deutsch- etc. italienischen Verkehr verlieren soll, an Waren 334 400 Tonnen (nicht 304 000) und, entsprechend berechnet, an Personen 281,600 (nicht 256 000) Reisende. Die beiden Ziffern ergeben sich wie folgt:

	Tonnen Waren	Reisendenzahl Personen
Laut der Greinastreitschrift von 1905 soll der Splügen vom Gotthard ablenken auf 1915	265 300	213 300
Beim Schweizerischen Bundesbahngutachten ist die Ablenkung auf 1920 vorausgesetzt und so schlug man zu bei den Waren 5×3 %, bei den Personen 5×4 % jährliche Verkehrsvermehrung, also	39 750	42 660
Zusammen rund	304 000	256 000
Nun waren erst die Zahlen für ein *nicht bestehendes* Hochtunnelprojekt fertig. Die Konkurrenz des Tieftunnelprojektes der Bündner Regierung schlug man 10 % höher an und so kamen noch hinzu	30 400	25 600
Zusammen	334 400	281 600

Diese possierliche, jedes reellen Anhaltes entbehrende Zahlenbeigerei soll man dann als zuverlässige Verkehrserhebung anerkennen, obwohl es genügt, die Schublade mit dem richtigen amtlichen Material herauszuziehen, um ohne weiteres festzustellen, dass diese Ziffern einfach aus der Luft gegriffen sind.

6. Der Einsender anerkennt stillschweigend, dass die Taxe von 6,1 Cts. für die Tonne und Kilometer des Schweizerischen Bundesbahngutachtens auf Grund der Verkehrsziffern von 1907

gegenüber den wirklichen schweizerischen Einnahmen aus dem deutsch-italienischen Warenverkehr unrichtigerweise ein Mehr von 6,2 Millionen Franken ergibt.

7. Dagegen beanstandet der Einsender das Fahrplänchen, das an einigen Beispielen zeigt, wie weit *ungünstiger* die Fahrgelegenheiten der Greinabahn gegenüber denen einer Splügenbahn wären. Beweise für die Richtigkeit der Beanstandung liegen nicht vor. Der heutige Fahrplan der Gotthardroute soll durch eine Greinabahn wesentlich beeinflusst werden, wird behauptet. Hiefür fehlt alle Wahrscheinlichkeit, weil damit den *italienischen Staatseisenbahnen* Mehrleistungen zu Gunsten einer innerschweizerichen Lokalbahn zugemutet würden, zu denen sie schon deshalb keinen Anlass hätten, weil ihnen diese Lokalbahn keinerlei Vorteile brächte und deshalb gleichgültig wäre.

8. Beanstandet wird die Durchschnittseinnahme der Bundesbahnen. Hier liegt eine Verwechslung der *Rein*einnahme mit der Bruttoeinnahme vor.

* * *

Der *andere* Fachmann leitet seine Ausführungen mit der Behauptung ein, beim Splügen gehen 121 Kilometer an Italien verloren. Im Schweizerischen Bundesbahngutachten (Seite 37) ist dieser Verlust auf 100 Kilometer angegeben. Es liegt also hier ein Widerspruch in den beiden Angaben vor. Tatsächlich stellt sich die Berechnung wie folgt:

	Splügen		Gotthard	Italien. Mehrstrecke des Splügen	
	Chiavenna	Vho	Chiasso	bei Chiavenna	Vho
	km	km	km	km	km
Mailand	117	142	52	65	90
Bologna	331	356	268	63	88
Verona	213	238	184	29	54

Es liegt also in keinem Falle eine italienische Mehrentfernung von 100 Kilometer, geschweige denn von 121 Kilometer vor. Zu bemerken ist, dass die Splügenroute nur in ihrem engsten Gebiet auf die über Mailand-Bologna-Florenz etc. hinausgelegenen italienischen Stationen überzugreifen vermöchte und dass vom Splügenausschuss Chiavenna als Übergangsstation gefordert wird.

Es soll Italien in die Hand gegeben sein, mit dem Splügen die andern schweizerischen Alpenbahnen enorm zu schädigen und ihnen einen großen Teil des Verkehrs zu entziehen. Das ist schon

deswegen nicht möglich, weil der Verkehr *aus Italien* nach Deutschland und weiter durchschnittlich nur zirka 15 % des Gesamtverkehrs ausmacht und weil laut den amtlichen Tarifen in den Verkehren mit Italien die *Versender* und nicht die Bahnen die Routen bestimmen, die der Transport befolgen soll. Dass der deutsch-italienische Verkehr von den Stationen des Großherzogtums Baden und weiter über Lindau-Buchs und nicht über Konstanz ginge, wie der Einsender annimmt, ist schon deswegen ausgeschlossen, weil der Umweg über Lindau Taxverteuerungen brächte und Verteuerungen durch die österreichischen Zollgebühren, die auf der Route über Konstanz nicht in Frage kommen. Der Reisendenverkehr vor allem, der seinen Weg selbst bestimmt, wäre sicher nicht zu bestimmen, die schöne Route über *Konstanz-Rorschach* zu meiden und dafür die Fahrorgie über Überlingen-Lindau-Bregenz zu machen, um daselbst der österreichischen Zollchikane zu begegnen.

Dann sollen die militärischen Verhältnisse den Splügen verhindern. Der Einsender befindet sich hier im Widerspruch mit einem Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen von 1907, der wörtlich sagt: „Wenn für den Eisenbahnbau militärische Gesichtspunkte ausschlaggebend wären, so wäre die Erstellung einer Simplonbahn ein Fehler gewesen und dürfte eine Splügenbahn niemals erstellt werden. Bis jetzt waren aber für den Bahnbau solche Erwägungen *nicht maßgebend.*"

Bei Erstellung des Splügen ginge nach dem Einsender für Graubünden und die Ostschweiz, sowie für Süddeutschland die bessere Verbindung mit dem Tessin, sowie mit Genua und Turin verloren. Der Verkehr des Tessins mit der Ostschweiz und mit Süddeutschland, namentlich mit Bayern und Württemberg, ist aber verschwindend gering und auch der Verkehr zwischen Deutschland und Genua ist recht unbedeutend. Genua und Turin würden überdies selbst nach Erstellung einer Greinabahn besser über die alte Gotthardroute bedient. Die vom Einsender bestrittene bessere Verbindung mit Venetien würde durch den Splügen tatsächlich eintreten, weil direkte Schnellzüge Chiavenna-Venedig geführt würden. Für den Güterverkehr würde eine Verbesserung allein schon durch die Entfernungskürzungen mit den daraus hervorgehenden Taxermäßigungen herbeigeführt.

Dass die heutige Linie Chiavenna-Lecco, um einen großen Schnellzugsverkehr aufzunehmen, verbessert werden müsste, ist zuzugeben. Es ist aber nicht richtig, dass die Linie sehr viele enge Kurven zeige. Keine einzige Kurve hat einen engeren Durchmesser als 300 Meter. Gefällsbrüche gibt es, wie überall in welligem Terrain. Da aber auf der Strecke Colico-Lecco die höchste Steigung nicht mehr als 9,9 ‰ beträgt, können sie hier nicht als verkehrshemmend gelten. An einigen Orten gibt es tatsächlich kurze Stationsanlagen, andere aber weisen eine Länge von 600 Meter auf. Verlängerungen sind überal möglich. Die Kreuzungspunkte liegen nirgends bis zu 12 Kilometer auseinander, wie dies anders wo vorkommt. Nach dem Urteil italienischer Ingenieure wäre die Verbesserung mit einigen Kosten unschwer durchzuführen. Und einem Großstaat, wie Italien, würden die Mittel dazu gewiss nicht fehlen.

Für das rechte Comerseeufer scheint nach italienischen Äußerungen aus verschiedenen Gründen der Schmalspurtyp vorgezogen zu werden. Damit wird dieses Projekt als Mittel, das Gruseln zu lernen, ausscheiden.

Wenn der Einsender zum Schlusse meint, Mailand spiele im Alpenbahnverkehr eine entscheidende Rolle, so hat er vollkommen recht. Mailand aber hat sich wiederholt und energisch *zugunsten des Splügen* und gegen die Greina ausgesprochen.

Das Splügenprojekt hat zwei ganz besondere Gegner.

Der *eine* war eines Tages ein eifriger Freund des Splügen und schrieb als solcher an den Splügenausschuss über das Splügenprojekt: *„Eine zweite solche Bahn ist in den Zentral- und Ostalpen nicht mehr denkbar. Gotthard und Brenner würden zu Bahnen zweiter Ordnung. Das Basistunnelprojekt würde zum Revanchemittel für das seinerzeit erlittene Unrecht.“* Kurze Zeit nachher schrieb der gleiche Mann vom Vaterlandsverrat am Splügen.

Der *andere* Gegner arbeitete ohne jedes Bedenken Projekte für eine Splügenbahn aus und jetzt bemerkt er zu den Splügenprojekten: „Hoffentlich ist aber die Mehrheit für einen solchen Verrat an den Interessen des Landes nicht zu haben . . .“

Wer dies weiß, wird sich nicht wundern, warum so gerne Stillschweigen geboten werden möchte.

CHUR G. WÜRMLI