

Die wirtschaftliche Bedeutung des Splügens

Autor(en): **Würmli, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **10 (1912)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750722>

Nutzungsbedingungen

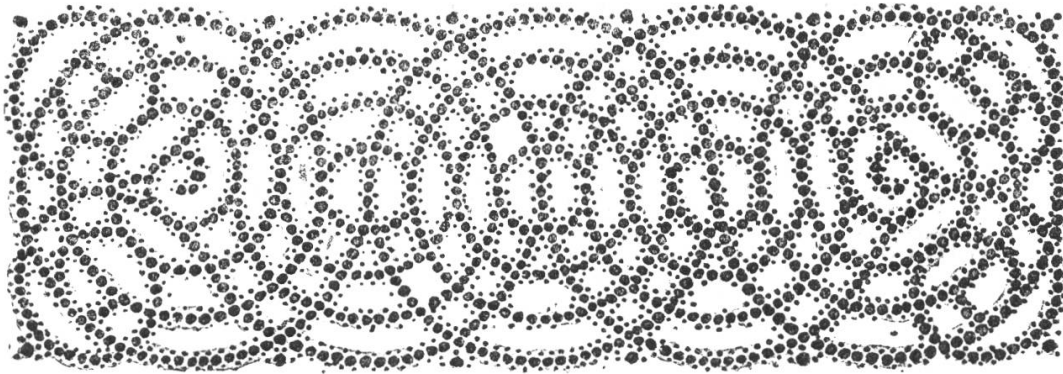
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES SPLÜGENS

Die wirtschaftliche Bedeutung des Splügen wird von seinen Freunden und Gegnern recht verschieden beurteilt. Darüber zwar sind beide einig, dass der Splügenbahn ein großer Einfluss auf die Gestaltung und Abwicklung des Verkehrs mit Italien zukommen müsste. Während aber ihre Freunde der Meinung sind, die Splügenbahn hätte ihre Bedeutung hauptsächlich in der Entwicklung und Förderung des Verkehrs der Ostschweiz, des Vorarlberg, des Bodenseegebietes, des mittlern und östlichen Deutschlands mit Italien zu suchen und würde nur beiläufig, als Angrenzer des Gotthard, auch in dessen Verkehr einigermaßen eingreifen, gehen ihre Gegner von der Annahme aus, die Splügenbahn vermöchte keinerlei Verkehrsentwicklung zu bringen, sondern sie würde allein von der Konkurrenz gegen den Gotthard leben. In diesem Wettbewerb der beiden Wege soll die seit 1882 bestehende Gotthardbahn der unterliegende Teil sein, derart dass die Einnahmen aus dem schweizerisch-italienischen Verkehr ihr zu einem großen Teil, die Einnahmen aus dem deutsch- und niederländisch-italienischen Verkehr ihr gänzlich verloren gingen. Der Wettbewerb des Splügens würde danach in seiner Wirkung den unmittelbaren Zusammenbruch der internationalen Stellung des Gotthards bedeuten und darin erblicken die Gegner des Splügens eine vitale Gefährdung der wirtschaftlichen Interessen der Schweiz.

Dass diese Voraussetzungen den tatsächlichen Verhältnissen, wie sie mit einer Splügenbahn eintreten würden, nicht entsprächen,

mag ein erster Abschnitt dieses Aufsatzes zeigen. Ein zweiter Abschnitt sodann wird die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung des Splügens behandeln.

I. DIE ANGEBLICHE GEFÄHRDUNG VITALER WIRTSCHAFTLICHER INTERESSEN DER SCHWEIZ DURCH DEN SPLÜGEN

Diese soll, wie angedeutet, in einem überaus großen Verkehrs-entzug von der Gotthardroute bestehen, der geradezu deren Ruinierung gleichkäme. Wird dieser Annahme etwas näher auf den Grund gegangen, so ergibt sich folgendes:

Personenverkehr. Die private Gotthardbahn wies in ihrem letzten Geschäftsjahre (1908) eine Personen-Frequenz von 3 450 000 (ohne Generalabonnemente¹⁾ auf.

Laut der Statistik der Gotthardbahn benützten hievon 3 040 000 Personen deren Linien auf eine Entfernung von 3 bis 170 Kilometer und nur rund 400 000 Personen durchfuhren eine Entfernung von über 170 Kilometern. Diese 400 000 Personen können im allgemeinen als Transitverkehr von Norden nach Süden und umgekehrt gelten, weil sie in den Entfernungen liegt, wie sie im Personentransit der Gotthardbahn vorkommen. Der übrige Verkehr qualifiziert sich dagegen der durchlaufenen kurzen Entfernungen wegen als Lokalverkehr der Gotthardbahn, der ihr nicht entrissen werden kann, sondern der ihr in allen Fällen unantastbar bleiben muss.

Nach dem Gutachten der Bundesbahnen von 1907 (Seite 19) würde dieser ganze Transit von 400 000 Personen ohne weiteres von der Gotthardbahn auf den Splügen übergehen. Ein derartiger Verkehrsverlust einer schon lange bestehenden, fast in ihrer ganzen Länge doppelspurigen Bahn, die so wichtige Verkehrsplätze des Nordens mit denen des Südens in der denkbar direktesten Weise verbindet, wie die Gotthardbahn, einer Route, die so ausgezeichnete Zufahrtslinien des großen Verkehrs besitzt, wie die Gotthardroute in den beiden Rheinwegen über Baden und Elsaß-Loth-

¹⁾ Die Generalabonnemente bleiben aus der Rechnung weg, weil sie in eine *allgemein schweizerische Einnahmengemeinschaft fallen* und ihnen deshalb das Charakteristikum, dem Verkehr mit Italien zuzugehören, fehlt.

ringen sie hat, soll an eine neue Bahn, den Splügen, erfolgen. Vom großen Tunnel abgesehen, würde dieser zunächst einspurig erstellt. Den beiden Rheinwegen gleichwertige Zufahrtslinien besäße er nicht und auch seine Richtungsverhältnisse wären nicht gleich günstig wie diejenigen des Gotthards, und dennoch soll der Splügen diesem ohne weiteres den Rang ablaufen. Hierin liegt denn doch eine arge Verkennung der Gotthardbahn, eine Heruntersetzung ihrer Bedeutung und ihres Einflusses auf die internationalen Verkehre, die ihren Interessen ohne Zweifel wenig entspricht und die man sich deshalb selbst da nicht hätte leisten sollen, wo es sich, wie in diesem Falle, darum handelte, ein Meisterstück der Schwarzmalerei an der Alpenbahn der Ostschweiz, dem Splügen, zu leisten. Dass eine alt eingefahrene große Transitroute vom Range der Gotthardbahn ihre 400 000 Transitreisenden (hievon gehört weit mehr als die Hälfte dem schweizerisch-italienischen Verkehr an) sang- und klanglos an eine neue Transitroute verlore, dass ihre vielen und großen Vorzüge vor andern Strecken kaum einen Transitreisenden mehr zu locken vermöchten, ist denn doch nicht anzunehmen. Ein Verkehrsentsgang an den Splügen würde eintreten, das ist klar und natürlich, denn auch diese Alpenbahn hätte ihre Vorzüge vor andern, die ihr einen Platz im internationalen Verkehr sichern sollen. Nimmt man diesen Entgang, sehr hoch, auf $\frac{1}{4}$ des Gotthardtransits an, so ergibt sich die Zahl von rund 100 000 Reisenden gegenüber 3 450 000 Gesamtpersonenverkehr des Gotthard im gleichen Jahre. Niemand wird in einer solchen Ablenkung eine Gefährdung der Landesinteressen erblicken können.

Güterverkehr. Der Güterverkehr der Gottardbahn belief sich laut deren Statistik im Jahre 1908 im ganzen auf 1 586 400 Tonnen.

| | | |
|--|-----------|---|
| Hiervon entfielen auf die Entfernungen | | |
| von 3 bis 170 Kilometern | 502 800 | „ |
| auf die Entfernungen von über 170 Kilometern | 1 083 600 | „ |

Die erste Gewichtszahl (502 800 Tonnen) kann ganz als Verkehr der eigenen Stationen der Gotthardbahn gelten, der ihr nicht entzogen werden kann. Die zweite dagegen besteht zu rund 53 000 Tonnen aus Verkehr der eigenen Stationen der Gotthardbahn und zu rund 1 030 000 Tonnen aus Verkehr nach und von

den über die Gotthardbahn hinausgelegenen schweizerischen Stationen, sowie nach und von Deutschland und weiter.

Von diesem Verkehr sollen dem Gotthard ohne weiteres 440 000 Tonnen oder rund 43 % verloren gehen (Gutachten S. B. B. Seite 19). Ein derartiger Verkehrsverlust setzt ein ungewöhnliches, aber auch unmögliches Versagen der Gotthardbahn als internationalem Verkehrsweg voraus; denn selbst der Brenner, dessen Richtungsverhältnisse für den deutsch-italienischen Güterverkehr doch weit ungünstiger waren als diejenigen des Gotthards, hatte bei dessen Eröffnung einen derartigen Verkehrsverlust nicht zu verzeichnen. Bei genauerer Untersuchung ergibt sich gegenüber dieser Bloßstellung der Gotthardroute folgendes:

| | | | |
|---|------|---|-------------------|
| Vom Transitverkehr über die Gotthardbahn von 1 030 000 Tonnen entfielen | | | |
| auf den schweizerisch-italienischen Güterverkehr | rund | | Tonnen 300 000 |
| „ „ deutsch-italienischen | „ | „ | 626 000 |
| „ „ belgisch-italienischen | „ | „ | 79 000 |
| „ „ niederländisch-italienischen | „ | „ | 2 000 |
| „ „ englisch-italienischen | „ | „ | 6 000 |
| „ „ österreichisch-italienischen | „ | „ | 17 600 |

Davon sind als Verkehr, der vom Splügen der Gotthardbahn nicht entrissen werden könnte, sondern der ihr unantastbar bleiben müsste, zu bezeichnen:

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| Der Güterverkehr nach und von den eigenen Stationen der Gotthardbahn (502 800 und 53 000) | | 555 800 |
| Der schweizerisch-italienische Güterverkehr | zu $\frac{5}{6}$ | 250 000 |
| Der deutsch-italienische | „ zu $\frac{3}{4}$ | 500 000 |
| Der belgisch-italienische | „ ganz | 79 000 |
| Der niederländisch-italienische | „ „ | 2 000 |
| Der englisch-italienische | „ „ | 6 000 |
| | zusammen | 1 392 800 |

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Gegenüber dem Verkehr von | 1 586 400 |
| ergäbe sich mithin ein Verlust von | 200 000 |

Auch in diesem Entzug von 200 000 Tonnen an den Splügen wird niemand eine ernstliche Gefährdung des Gotthards oder gar der gesamten Landesinteressen erblicken können, das um so weniger, da ja auch die Splügenbahn eine schweizerische Bahn wäre und

deshalb nicht zuletzt auch schweizerischen Interessen diene, den regionalen Interessen der Ostschweiz nämlich, wie Gotthard und Simplon den regionalen Interessen der Zentral- und Westschweiz dienen.

Die Erfahrung zeigt übrigens, dass jede neue Linie den bestehenden Bahnen neuen Verkehr bringt. Auch die Splügenbahn würde in diesem Sinne wirken, dem Gotthard also nicht bloß Verkehr entziehen, sondern ihm auch Verkehr zuführen. In den vorstehenden Verlustziffern wäre dies noch zu berücksichtigen.

Die Verkehrsergebnisse der Gotthardbahn in den Jahren vor und nach der Eröffnung der Simplonroute geben in dieser Hinsicht wichtige Anhaltspunkte.

Verkehrseinnahmen. Besonders grell werden die Verluste des Gotthard an den Splügen in den Verkehrseinnahmen dargestellt. Wären die der Öffentlichkeit übergebenen Ziffern richtig, so wäre an die baldige Konzessionierung des Splügen allerdings schwerlich zu denken. Aber sie sind eben nicht richtig, sondern womöglich noch übertriebener als die Verluste an Verkehrsmengen. Folgende Ziffern mögen dies zeigen.

Der Splügen (als Privatbahn gedacht) soll der Gotthardroute einen Einnahmenverlust von Fr. 12 960 000 verursachen (Gutachten der S. B. B., Seite 27).

Aus dem deutsch-italienischen¹⁾ Verkehr sollen allein herrühren „ 10 231 473

Die *Gesamteinnahmen* der Schweiz aus diesem Verkehr betragen im Jahre 1910 laut den amtlichen Abrechnungen aber nur „ 9 824 878

Die Gotthardroute soll also aus diesem Verkehr mehr verlieren können, als sie daraus einnimmt. Dass das ganz unmöglich ist, wird jedermann einsehen.

¹⁾ In dieser Summe soll auch der Ausfall aus dem Verkehr der über Deutschland hinaus gelegenen Gebiete enthalten sein. Der belgisch- und englisch-italienische Verkehr wären indessen für den Splügen nicht erreichbar und der niederländisch-italienische wie der österreichisch-italienische Verkehr sind belanglos. Andere Transitverkehre über den Gotthard bestehen nicht.

Aus dem deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr soll die Gotthardroute durch den Splügen verlieren Fr. 4 491 363

Die offizielle Abrechnung des Jahres 1910 erzielt
aber aus diesem Verkehr eine Einnahme von nur „ 1 181 692

Aus dem deutsch-italienischen Tierverkehr soll die Gotthardroute einen Verlust erleiden von . . „ 273 339

Tatsächlich belief sich ihre gesamte Einnahme aus diesem Verkehr im Jahre 1910 auf nicht über „ 2 000

Wie man zu den zu hohen Berechnungen des Ausfalls kam, mag folgendes Beispiel zeigen: Die deutsch-italienischen Güterverkehre des Jahres 1907 beliefen sich auf 730 000 Tonnen. Sie verteilen sich zu 50 % auf Chiasso und zu 50 % auf Pino (Gutachten der S. B. B., Seite 22), so dass sich eine mittlere Transportentfernung von rund 360 Tarifkilometern ergibt. Das Einnahmenerträgnis daraus wurde von den Schweizerischen Bundesbahnen auf 6,1 Rappen für die Tonne und den Tarifkilometer angenommen.

Auf Grund der angegebenen Ziffern ergibt sich folgende Rechnung:

$730\,000 \times 360 \text{ Tarifkilometer} \times 6,1 \text{ Rappen} = \text{rund Fr. } 16\,030\,000$

Laut der offiziellen Abrechnung betragen dagegen die Einnahmen nur rund „ 9 855 000

Nach der Grundtaxe von 6,1 Rappen ergibt sich demnach ein zu hoher Ausfall von rund . . Fr. 6 200 000

Zur Erklärung der zu hohen Ausfallsberechnung wird behauptet, das Einnahmenerträgnis von 6,1 Rappen für die Tonne und den Kilometer sei nur für den deutsch-italienischen Verkehr zu hoch, für die andern Verkehre des Gotthards dagegen zu niedrig, so dass ein Ausgleich da sei. *Das ist unrichtig.* Der schweizerisch-italienische Güterverkehr sowohl als auch die Güterverkehre von Italien mit Belgien, den Niederlanden, England und Österreich ¹⁾ bleiben *unter diesem Erträgnis*, derart, dass dem vorstehend berechneten

¹⁾ An weitem Transitgüterverkehren ist die Gotthardbahn nicht beteiligt.

Ausfall aus dem deutsch-italienischen Güterverkehr von Fr. 6 200 000
in runder Summe noch weitere „ 800 000
zuzuschlagen sind. Die Grundlage der Schweizerischen
Bundesbahnen von 6,1 Rappen ergibt also bei Be-
nützung der Gewichtsziffern von 1907 gegenüber den
wirklichen Einnahmen ein Zuviel von Fr. 7 000 000

Die unzutreffende Ausfallsberechnung beim Personenverkehr, zusammen mit der beim Güterverkehr, werden den Schluss rechtfertigen, dass die Ausfälle, die der Splügen dem Gotthard verursachen würde, ein erträgliches Maß nicht überschritten. Im Splügendutachten (Seite 151) sind sie mit eingehender Begründung auf 2 400 000 Fr. berechnet. Es darf angenommen werden, dass diese Summe selbst beim Bau des Splügens als Privatbahn nicht überschritten würde. Nach offiziellen Pressnachrichten machen dagegen die freiwilligen Verkehrsabtretungen des Gotthards an den Lötschberg 3 000 000 Fr. aus, ohne dass jemand Anstoß daran genommen hätte. Auch das ist ein Beleg dafür, dass die Splügebahn eine vitale Gefährdung der finanziellen Interessen der Gotthardbahn oder gar der gesamten finanziellen Landesinteressen nicht verursachen wird. Eines Opfers wird, wie andere Gebiete des Landes, auch Graubünden wert sein.

II. DIE ALLGEMEINE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES SPLÜGENS

Die wirtschaftliche Bedeutung einer ostschweizerischen Alpenbahn wird darin zu suchen sein, dass sie den Zweck am besten erfüllt, dem sie dienen soll: den weiten Gebieten im Norden und Süden der Alpen, die vom Gotthard und Brenner nur auf Umwegen bedient werden, diese Umwege wesentlich abzukürzen und ihnen dadurch im *Personenverkehr* bessere Fahrplanverbindungen, im *Warenverkehr* bessere Produktions- und Konsumationsbedingungen zu bieten und *das* Projekt wird den Vorzug verdienen, das diesen Voraussetzungen am besten entspricht.

Im Streit um Splügen oder Greina-Tödi ist von den Splügegennern behauptet worden, *international* erfüllten die beiden den selben Zweck und an der Versammlung des zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins im März dieses Jahres waren die

Worte zu hören: Wir sind bis jetzt noch nicht recht klug daraus geworden, warum eigentlich die Bündner durchaus den Splügen wollen. Wir wissen nur, dass sie ihn durchaus wollen, aber eine genügende Erklärung ihrer Gründe dafür sind sie uns bis heute schuldig geblieben.

Da hätte man es ja: die Bündner und mit ihnen natürlich auch die andern Anhänger des Projektes wollen den Splügen aus *Eigensinn*. Alle ihre Behauptungen, den Splügen aus Gründen des wirtschaftlichen Vorteils zu wollen, und alle die alten und vielen Anstrengungen, die wirtschaftlichen Vorteile des Splügens zu beweisen und zu erhärten, hätten nichts gefruchtet.

Das Gegenprojekt (Greina-Tödi) soll in zwei Etappen erstellt werden, zunächst soll die Greina von Chur über Somvix nach Biasca gebaut werden und nachher wenn einmal die Greina den Verkehr nicht mehr bewältigen kann, soll der Tödi dran kommen. So versichern dessen Befürworter. Als Vergleichsobjekt mit dem Splügen hätte also zunächst allein das Greinaprojekt (ohne Tödi) zu dienen.

Eine erste Bedingung an das wirtschaftlich bessere Projekt einer ostschweizerischen Alpenbahn wird sein müssen, dass es die verkehrswichtigsten und entwicklungsfähigsten Nachbargebiete im Süden und Norden in direktester Weise verbindet. Denn in diesen engern Gebieten, deren Verkehr nicht konkurrenzierbar ist, liegt für jede Alpenbahn die Wurzel ihrer Kraft. Das zeigt sich in hohem Maße besonders auch bei der Gotthardbahn. Wie schon im ersten Abschnitt gezeigt wurde, bezogen sich von ihren 3 450 000 Reisenden (ohne Generalabonnemente) im Jahre 1908 über drei Millionen auf den Verkehr der engern Gebiete des Gotthards und nur rund 400 000 auf den Transitverkehr. Vom Güterverkehr bezogen sich von 1 586 000 Tonnen über eine Million Tonnen auf den Verkehr der engern, nicht konkurrenzierbaren Gebiete des Gotthards und kaum 600 000 Tonnen auf den Transitverkehr von Gebieten, die von der Konkurrenz Dritter mitbedient werden können. Als engeres Gebiet einer ostschweizerischen Alpenbahn kann einerseits zunächst der Kanton Graubünden, dann die ganze Nordostschweiz von Chur bis Basel, das Vorarlberg und die deutschen Bodenseegebiete, andererseits das Veltlin, das Comerseegebiet und die Provinz Brescia gelten. Diese Gebiete

also wird die ostschweizerische Alpenbahn *direkt* verbinden müssen, im Interesse des Verkehrs sowohl als ihres eigenen Gedeihens.

Die Greinabahn würde diesen Zweck verfehlen. Sie würde von Chur nach Biasca führen, ginge mindestens bis Somvix quer zu den Bedürfnissen der Gebiete, die sich einer ostschweizerischen Alpenbahn als engere Verkehrsgebiete darstellen, um schließlich auf den Geleisen der Gotthardbahn in Chiasso ins italienische Gebiet zu münden, das heißt an einem Punkte, der den Interessen der Ostschweiz wiederum nicht voll dienen kann, weil er für sie nebenaus liegt. Im Gegensatz hiezu erfüllt der Splügen die direkte Verbindung der beiden Nachbargebiete in der denkbar vollkommensten Weise. Ihm würde deshalb der Rückhalt an dem gute Einnahmen bringenden engern Verkehr, der jeder Alpenbahn zur Erkämpfung oder Wahrung ihrer internationalen Stellung unentbehrlich ist, nicht mangeln. Er erschiene damit als ein Bau auf fester Grundlage, die Greina dagegen als ein Objekt auf tönernen Füßen, als ein lächerlicher Torso, allein deshalb schon, weil sie einen Rückhalt am Verkehr engerer Gebiete nicht hätte.

Schon bei früherem Anlass wurde dargelegt¹⁾, dass das Schwergewicht der Verkehre mit Italien über den Gotthard auf der Basleroute liege, die über 80 % des Gesamtverkehrs bediene. Weiter ist dargelegt worden, dass das Schwergewicht des graubündnerischen Fremdenverkehrs auf den Routen über Basel und Schaffhausen - Zürich zu suchen sei. Diese Routen zusammen führen nahezu 80 % des gesamten Reisendenverkehrs nach und von Graubünden. Dass dieser Verkehr nicht gering anzuschlagen ist, zeigt die Tatsache, dass der Fremdenverkehr Graubündens im Jahre 1911 sich auf über 600 000 Personen belief. Daraus darf mit einiger Sicherheit geschlossen werden, dass auch die ostschweizerische Alpenbahn im Personenverkehr Alimente über Basel und Schaffhausen-Zürich zu erwarten hätte. Es entsteht nun die Frage, kann die Greina in diesem Verkehr als gleichwertig dem Splügen erachtet werden? Die Entscheidung hierüber werden hauptsächlich die Fahrpläne abzugeben haben, wobei als feststehend angenommen werden darf, dass auf den Strecken Basel-

¹⁾ Siehe unter anderm im Splügentgutachten die Zonenkarte I am Schluss, die im allgemeinen auch für den Personenverkehr zutrifft.

Zürich und Rorschach-Chur als deren Grundlage der heutige Fahrplan zu gelten hätte, mit einzelnen geringen Änderungen.

GREINAVERBINDUNGEN

| | Sch.-Z. 131 | Expr.-Z. 133 | Sch.-Z. 135 | Sch.-Z. 141 | Sch.-Z. 145 | Sch.-Z. 147 |
|--------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ab Basel | 6 50 | 8 20 | 8 50 | 11 30 | 1 37 | 6 <u>15</u> |
| ab Zürich | 8 51 | 10 10 | 11 15 | 1 30 | 4 23 | 8 <u>35</u> |
| ab Rorschach | 9 11 | 10 37 | 11 07 | 2 — | 3 17 | 8 <u>25</u> |
| an Chur | 11 25 | 12 32 | 2 05 | 4 53 | 6 <u>42</u> | 11 <u>35</u> |
| ab Chur | 11 35 | 12 42 | 2 15 | 5 03 | 6 <u>52</u> | 11 <u>45</u> |
| an Biasca | 1 29 | 2 33 | 4 08 | 6 <u>58</u> | 8 <u>47</u> | 12 <u>41</u> |

| | Diretto 105 | Diretto 107 | Diretto 109 | Omnib. 111 | | Espresso 127 |
|-------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|-------|-----------------|
| ab Biasca | 1 49 | 3 31 | 5 41 | 8 <u>58</u> | — | 3 <u>30</u> |
| an Chiasso | 3 38 | 5 55 | 7 <u>19</u> | 11 <u>35</u> | — | 5 <u>25</u> |
| an Mailand | 4 58 | 7 <u>45</u> | 8 <u>35</u> | 6 45 | — | 6 45 |
| <i>Reisezeit:</i> | | | | | | |
| ab Basel Stunden | 10 08 | 11 25 | 11 45 | 21 15 | 17 08 | 11 30 |
| ab Rorschach „ | 7 47 | 9 08 | 9 28 | 16 45 | 19 03 | 10 20 |

SPLÜGENVERBINDUNGEN

| | Sch.-Z. 131 | Expr.-Z. 133 | Sch.-Z. 135 | Sch.-Z. 141 | Sch.-Z. 145 | Sch.-Z. 147 |
|-------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ab Basel | 6 50 | 8 20 | 8 50 | 11 30 | 1 37 | 6 <u>15</u> |
| ab Zürich | 8 51 | 10 10 | 11 15 | 1 30 | 4 23 | 8 <u>35</u> |
| ab Rorschach | 9 11 | 10 37 | 11 07 | 2 — | 3 17 | 8 <u>25</u> |
| an Chur | 11 25 | 12 32 | 2 05 | 4 53 | 6 <u>42</u> | 11 <u>35</u> |
| ab Chur* | 11 35 | 12 42 | 2 15 | 5 03 | 6 <u>52</u> | 11 <u>45</u> |
| an Chiavenna | 1 20 | 2 22 | 3 53 | 6 <u>43</u> | 8 <u>42</u> | 1 <u>23</u> |
| an Mailand* | 4 02 | 5 01 | 6 <u>36</u> | 9 <u>26</u> | 11 <u>25</u> | 4 <u>08</u> |
| <i>Reisezeit:</i> | | | | | | |
| ab Basel Stunden | 9 12 | 8 41 | 9 46 | 9 56 | 9 48 | 9 53 |
| ab Rorschach „ | 6 51 | 6 24 | 7 29 | 7 26 | 8 08 | 7 43 |

* Die Fahrzeiten Chur-Mailand über den Splügen könnten eventuell noch verkürzt werden, weil der selbständige Splügen die nötige Bewegungsfreiheit dazu besäße. Der abhängigen Greina würde diese Bewegungsfreiheit dagegen fehlen.

Diese Vergleichung zeigt, dass die Splügenbahn der Greina in allen Fahrplanverbindungen weit voraus wäre. Sie zeigt ferner die Abhängigkeit der Greinalinie vom Fahrplan der Gotthardlinie, die sie ganz naturgemäß zur Nebenbahnverbindung des Gotthard degradieren müsste. Denn dem Fahrplan der Gotthardbahn Chiasso-Luzern und umgekehrt hätte sich die Greina selbstverständlich in noch höherem Maße unterzuordnen, als die weit

wichtigere Verbindung zum Gotthard über Zürich - Zug - Arth-Goldau. Die Schweiz vermöchte hierin beim besten Willen Verbesserungen nicht zu schaffen, denn selbst wenn angenommen würde, sie führe die Greinazüge direkt bis Chiasso durch, wäre jedenfalls von den italienischen Staatsbahnen deren selbständige Durchführung bis Mailand nicht zu erreichen und zwar schon aus Rücksicht auf die Konsequenzen nicht, die daraus für die Verbindungen nach weiterhin entstehen müssten. Selbständige Züge von Basel, Zürich und Rorschach nach der Greina oder umgekehrt, ohne Rücksicht auf die heutige Zugslage bis Chur, würden nie rentieren und sind deshalb nicht denkbar. Solche Züge würden übrigens ganz zwecklos sein, weil beim passenden Anschluss im Süden der Anschluss im Norden an die deutschen Bahnen verloren ginge.

Zürich, Basel usw. würden mit der Greinaroute also keinerlei Vorteile erreichen, weil annehmbare und selbständige Verbindungen mit Italien durch sie nicht geschaffen und ebenso nicht neue Gebiete von Belang erschlossen würden, die vom Handel, von der Industrie und vom reiselustigen Publikum nicht *jetzt schon* besser, bequemer und billiger über andere Strecken erreicht werden könnten. Dem Verkehr der Gebiete nördlich der Greina dient eben die bestehende Schmalspurbahn bis Disentis gerade so gut wie eine Vollbahn, und dem tessinischen Gebiete von Biasca bis zur Greina noch besser die Schmalspurbahn von Biasca bis Olivone. Alle diese Erwägungen lassen mit Sicherheit darauf schließen, dass die Greina Graubünden und seinen Nachbargebieten keinen nennenswerten neuen Verkehr zu bringen vermöchte. Eher noch wäre sie geeignet, vorhandenen Verkehr aus ihnen wegzuführen, also direkt schädigend auf sie zu wirken und das soll dann die vollwertige Alpenbahn sein, die man in Graubünden aus Eigensinn verscherzen möchte.

Anders beim Splügen. Er wäre in seinen Fahrplanverbindungen nicht, wie die Greina, von andern Bahnen abhängig, deren Linien zu einem Teile quer zu ihm verlaufen. Seine Linie lief, im Gegensatz zur Greina, senkrecht auf die Gebiete zu, die er miteinander verbinden soll. Er erschlosse dem gegenseitigen Verkehr Gebiete, die jetzt nur auf großen Umwegen miteinander verkehren können; er brächte für große Gebiete schnellere, bessere

und billigere Verbindungen als die heute bestehenden Wege, alles das im Gegensatz zur Greina. Die lokale Verbindung zwischen Tessin und Graubünden, die mit der Greina geschaffen würde, wäre wirtschaftlich ohne Belang, weil die beiden Gebiete einander weder an agrarischen, noch an Industrie- oder Rohprodukten etwas zu bieten haben, weshalb auch der Personenverkehr keinen größeren Aufschwung verspricht.

Man wird nach den vorstehenden Darlegungen nicht lange mehr fragen müssen, wo die größeren wirtschaftlichen Vorteile in Aussicht stehen, ob bei der Greina oder beim Splügen, und man wird hoffentlich schon in ihnen eine genügende Erklärung der Gründe dafür erblicken, warum eigentlich die Bündner durchaus den Splügen und nur den Splügen wollen. Das Bündner Volk wünscht sehnlichst die Splügenbahn, weil sie allein ihm das bringt, was es von der Verwirklichung einer ostschweizerischen Alpenbahn erwartet und erwarten darf.

Nun kommen aber zu den vorgebrachten Gründen noch andere, mindestens ebenso wichtige. Die Greinalinie von Chur nach Biasca stellt nicht das vollständige Projekt dar, das ihre Befürworter im Busen tief bewahren; dieses soll durch eine Tödi-bahn ergänzt werden, die in Linthal ihren Ausgangspunkt hätte und in Somvix ihren Anschluss an die von Chur her kommende Greina fände. Würde schon diese Linie aus Graubünden und seinen Nachbargebieten den Verkehr eher wegführen, als ihn dahin bringen, so könnte die Tödilinie gegenüber Graubünden, dem Sarganserland, dem sankt-gallischen Rheintal, dem Vorarlberg, den Bodenseegebieten usw. nur als direkteste Umgehungslinie wirken. Graubünden und die benachbarten Gebiete hätten aus einer solchen Linie zweifellos eine schwere Schädigung ihrer Verkehrsinteressen zu erwarten, für die ein Ausgleich, eine Entschädigung kaum zu finden wäre. Den Befürwortern des Greina-Tödi-Projektes ist diese Aussicht nicht fremd. Daraus erklären sich die Beschwichtigungsversuche, die Tödilinie stände noch in weiter, weiter Ferne und würde erst gebaut, wenn die Verkehrsüberlastung der Greina dies erforderte, sowie die tiefsinnige Versicherung, die Greinabahn sei als Privatbahn nicht recht zu denken, und wenn sie als solche doch noch zustande käme, so müsste sie die Tödi-bahn bekämpfen. Vorausgehend schon wurde gezeigt,

dass die Verkehrsaussichten der Greina geringe wären. Das haben die prinzipiellen Gegner der ostschweizerischen Alpenbahn in Basel ganz richtig erkannt und daraus erklärt sich ihre Greinafreundschaft. In Wahrheit stände man nach dem Bau des Greinatunnels bald genug vor dem Zwang, die Tödilinie bauen zu *müssen*, um wenigstens das Teilstück Somvix-Biasca etwas zu befruchten. Das ist die Situation, die die Befürworter der Greina herbeiwünschen, um ihr volles Projekt (Greina-Tödi) zustande zu bringen. Die Aussicht, auf den Strecken durch das Wallenseegebiet und durch das sankt-gallische Rheintal die Doppelspur zu erhalten, ohne die der Verkehr nicht zur vollen Entwicklung gelangen kann, ginge damit für lange Zeit verloren. Verloren ginge diesen Linien die Aussicht auf den internationalen Transitverkehr nach und aus Italien, der Anschluss an einen Verkehr von europäischer Bedeutung mitsamt seinen Verbesserungen der bestehenden Verbindungen und der daraus entstehenden Hebung des Bahnverkehrs überhaupt. Der Fremdenverkehr Graubündens und seiner Nahgebiete, der im Laufe der letzten zehn Jahre in überraschender Weise sich entwickelte¹⁾, würde der fortschreitenden Entwicklung und Verbesserung seiner Bahnverbindungen entbehren und müsste dadurch in Stillstand kommen. Darunter würden auch andere Gebiete der Schweiz zu leiden haben. Man weiß, dass Graubünden den größten Teil der Bedürfnisse seines Fremdenverkehrs von auswärts, aus der March, dem untern Zürichseegebiet, dem Rheintal, aus Städten der Industrie und des Handels, wie St. Gallen, Zürich, Basel usw. beziehen muss. Das beweist die gewaltige Vermehrung des Postverkehrs und des Warenverkehrs der Eisenbahn von unten herauf nach seinen zahlreichen Kur- und Erholungsstationen. Dass am Stillstand des Graubündner Verkehrs auch die Bundesbahnen keinen Nutzen hätten, bedarf wohl keiner nähern Darlegung.

Einen Ersatz für diese wirtschaftlichen Schäden vermöchte die Greina-Tödilinie nicht zu bringen, denn es liegen an ihr keine Fremdengebiete von Rang, die der Erschließung oder der Entwicklung harren. Die wirtschaftliche Schädigung Graubündens

¹⁾ Allein die Reisendenzahl der rätischen Schmalspurbahn stieg von 575 000 im Jahr 1902 auf 1 582 000 im Jahr 1911 und die Zahl der Güertonnen der gleichen Jahre von 121 000 auf 282 000.

und seiner Nachbargebiete durch die Greina-Tödi käme danach einer wirtschaftlichen Schädigung der Schweiz überhaupt gleich. Man sieht, zu der da und dort aufgetauchten Behauptung, die Graubündner verlangen den Splügen eigentlich nur aus Eigensinn, gehört ein eigener Sinn.

Wohl wird entgegengehalten, die wirtschaftliche Bedeutung einer Greina-Tödiabahn läge eben darin, dass die Schweiz und die Bundesbahnen damit den berühmten hundert Kilometer-„Parcours“ Biasca-Tessinergrenze verlören. Was würden denn die Schweiz und die Bundesbahnen mit diesem Greina-Parcours gewinnen, wenn man berechnet, was die Greina kosten würde?

Man weiß aus dem Baugutachten der Bundesbahnen, dass das billigste Greinaprojekt kosten würde 145 Millionen Fr.

Das gleiche Gutachten gibt die Baukosten des Tödi an auf 54 „ „

Es bezeichnet den eventuellen Umbau der Linie Glarus-Linthal auf Schnellzugsrang als erforderlich. Kosten 20 „ „

Der Greina-Ausschuss erklärt den Ankauf und Abbruch der bestehenden Lokalbahnlinien von Reichenau nach Disentis und von Olivone nach Biasca als erforderlich¹⁾. Kosten mindestens 30 „ „

Kosten im ganzen 249 Millionen Fr.

Nun sagt Herr Oberingenieur Moser in Zürich, der eifrige Freund der Greina und Gegner des Splügens, in seinem Exposé über die Greinabahn (Projekt Zürich 1905, Seite 21, B. Verzinsung) wörtlich: „Die Verzinsung wird kaum in Frage kommen, da die Bahn doch nur zustande kommen wird, wenn der größere Teil des Baukapitals durch Subventionen aufgebracht werden kann.“ Die Bundesbahnen schreiben zum TödiProjekt: „Die Tödiabahn ist im Verhältnis zur Tunnellänge und zu den Baukosten zu kurz, um als Privatbahn je zu rentieren“; ferner: „Als Bundesbahnstrecke kann ihr wohl keine bessere Zukunft in Aussicht gestellt werden.“ Man sieht, der größte Teil des Baukapitals beider Linien (über 200 Millionen) würde zinslos bleiben.

¹⁾ Es wäre der Enteignungsweg einzuschlagen, auf Grund welchen Rechtstitels wird nicht gefragt.

Es bedeutete dies für die Schweizerischen Bundesbahnen (da sie die Greina bauen sollen) einen jährlichen Zinsverlust (zu 4 % gerechnet) von mindestens acht Millionen Franken.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1911 auf ihrem Netz, das alle gut rentierenden Eisenbahnlinien des Landes umfasst, eine Durchschnittseinnahme von Fr. 25 606 für den Kilometer erzielt. Es ist nicht anzunehmen, dass die Greina-Tödilinie in Biasca auf die Gotthardbahn einen Verkehr brächte, der diese Durchschnittseinnahme erreichte und die Gotthardeinnahmen um diesen kilometrischen Ertrag vermehrte.

Aber selbst wenn man dies annehmen wollte, so würde die angebliche hundert Kilometer-Strecke auf der Tessinerlinie unterhalb Biasca mit Fr. 2 560 000 Bruttoeinnahmen einen Zinsausfall auf dem Baukapital von über sechs Millionen verursachen.

Diesem Zinsausfall wird zwar ein Einnahmenverlust von sechs Millionen Franken gegenübergestellt, den die Schweiz durch den Splügen infolge des Verlustes der schon erwähnten Transportentfernung von hundert Kilometern erleiden soll. Nun hat aber die Italienische Staatsbahn für ihr ganzes Netz von weit über *10 000 Kilometer* aus den *gesamten direkten Transitverkehren durch die Schweiz* nur eine Einnahme von rund fünfeinhalb Millionen Franken erzielt. Wieso da Italien für diese angeblichen *hundert Kilometer* einen Einnahmengewinn von sechs Millionen sollte machen können, bleibt ein Rätsel.

Die Begründung dieses angeblichen Verlustes der Schweiz enthält Zerrbilder, gegen die selbst die berühmten Böcklinschen Masken am Kasino in Basel nicht aufzukommen vermöchten. Das wird die Antwort der Splügenfreunde an den Bundesrat auf den Bericht der Bundesbahnen über das Splügendutachten nochmals in aller Deutlichkeit zeigen.

* * *

Von den Gegnern der Splügenbahn wird dem Kanton Graubünden bei jedem noch so unpassenden Anlass die Subvention der Eidgenossenschaft an die Rätische Bahn von 13 Millionen vorgehalten. Man hat in Graubünden mit dem Dank für diese Beihilfe in keiner Weise gekargt. Wenn aber die Splügegenner so tun, als wäre mit diesen 13 Millionen die ganze Rätische

Bahn gebaut worden, so darf doch auch einmal gesagt werden, dass laut dem Geschäftsbericht der Rätischen Bahn vom Jahre 1911 das für sie aufgewendete Kapital auf über 60 Millionen und nicht nur auf 13 Millionen sich beläuft.

Auch das darf gesagt werden, dass die Subvention nicht einfach geschenkt, sondern in Aktien zweiten Ranges gezeichnet wurde, die bis jetzt allerdings zinslos geblieben sind. Die Subvention hat sich dennoch als eine wirtschaftlich sehr vorteilhafte Anlage erwiesen; denn die Postverwaltung erspart seit der Eröffnung der Albulalinie jährlich einige hunderttausend Franken an den durch sie unnötig gewordenen Alpenpostkursen, die infolge ihres ausserordentlich kostspieligen Betriebes niemals die Selbstkosten abwarfen. Dazu vermehrte sich seither allein der Ertrag an Postwertzeichen im Postkreis Chur von 1 461 404 Franken im Jahre 1902 auf 2 245 091 Franken im Jahre 1911.

Den allergrößten Nutzen aber am Ausbau der Rätischen Bahn hatten die Schweizerischen Bundesbahnen. Seit Eröffnung der Albulalinie sind die Transporteinnahmen der Rätischen Bahn laut deren Geschäftsbericht von 1 822 000 Franken im Jahre 1902 auf 7 289 000 Franken im Jahre 1911 gestiegen. Der weitaus größte Teil des Verkehrs, aus dem die Rätische Bahn diese Einnahmen bezog, berührt auch die Bundesbahnen und zwar in sehr vielen Fällen auf weit längeren Strecken, als die Rätische Bahn sie hat. Es ist deshalb nicht zu weit gegangen, wenn angenommen wird, die Verkehrsvermehrung der graubündischen Schmalspurbahn bringe jetzt den Bundesbahnen eine Einnahmenvermehrung von jährlich fünf bis sechs Millionen. Es darf also mit Recht gesagt werden, der Bund habe mit seiner Subvention an die Rätische Bahn, obwohl sie bisher zinslos blieb, ein glänzendes Geschäft gemacht. Ein Basler Blatt schrieb da kürzlich, als ein Beweis dafür, dass Graubünden den Splügen nicht nötig habe, könne gelten, dass dessen Staatssteuereinnahmen von 865 040 Franken im Jahre 1900 auf 1 653 601 Franken im Jahre 1910, also um volle 91 % gestiegen seien. Das ist ungefähr ebenso geistreich, wie wenn einer sagen wollte, die Staatssteuereinnahmen von Basel-Stadt des gleichen Jahres seien von 6 148 000 Franken auf 8 810 284 Franken, also nur um 43 %, gestiegen; daraus folge, Basel habe die so sehr teuren neuen Bahnhofanlagen nicht nötig

gehabt. Ist man Basel gegenüber nicht in diesem Biedermeierstil verfahren, so wird auch Graubünden ihn sich nicht gefallen lassen müssen. Die Splügenbahn mit ihrem Neuverkehr wird einmal wie die andern graubündnerischen Bahnen, auch für den Bund zu einer Quelle neuer Einnahmen werden und für die Gebiete, die sie berührt und auf die sie Einfluss gewinnt, zu einer Quelle neuer wirtschaftlicher Entwicklung und neuen wirtschaftlichen Fortschritts. Darum bleibe man seinen Befürwortern mit Einwänden eben erwähnter Art ferne.

Es bleibt dabei: Graubünden muss am Splügen festhalten, nicht nur, weil es ein gesetzliches Recht auf dessen Verwirklichung hat, sondern auch, weil der Splügen die Lösung einer großen wirtschaftlichen Frage von spezifisch graubündnerischem wie auch allgemein schweizerischem Interesse bedeutet, ohne dass dadurch vitale Interessen der Schweiz zu Schaden kämen.

Die Schweizerische Eisenbahngesetzgebung von 1872, 1878 und 1897 hat ausdrücklich der Ost-, Zentral- und Westschweiz je eine selbständige Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meer zugesichert und die Westschweiz hat unter ganz analogen Verhältnissen, wie sie in der Ostschweiz vorliegen, ihre Verbindung bekommen, ohne dass auf den heute so sehr betonten Titel „Schädigung des Gotthard“ Rücksicht genommen worden wäre. Warum die Ostschweiz, die mit ihrer Forderung etwas später dran ist als die Westschweiz nun anders (ungünstiger) behandelt werden soll, ist nicht recht einzusehen. Die Ostschweiz, speziell Graubünden, hat durch den Bau des Gotthards ihren damaligen großen internationalen Straßenverkehr eingebüßt und damit einen Schaden erlitten, der weit schwerer fiel, als bescheidene Verkehrsentzüge vom Gotthard heute fallen könnten. Damals ist man trotzdem zum Bau des Gotthards geschritten, ohne sich um die Schädigung der Ostschweiz zu kümmern. Darauf wird man bei Behandlung der Splügenkonzession gewiss Rücksicht nehmen. Man wird gewiss erwarten dürfen, die Eidgenossenschaft werde die Worte Louis Ruchonnets nicht zur Wirklichkeit werden lassen: „Mit dem Tage, an dem die Subvention (an die Zentralalpenbahn) eintritt, tritt der unparteiische Richter ab. Die eidgenössische Behörde hört auf, eine Regierung für alle Landesteile zu sein; sie steigt von dieser Warte herab, um nichts anderes

zu sein als der Hüter nur eines Unternehmens.“ Man wird sich dafür im entscheidenden Moment der Antwort des Bundesrates Schenk erinnern: „Ich glaube, so viel Vertrauen hat man doch noch zu unseren schweizerischen Institutionen, dass man an solche Willkürlichkeiten und Parteilichkeiten einer exekutiven Behörde nicht glaubt, dass man nicht glaubt, dass es möglich werde, dass derartiges eintrete oder fortdaure.“

CHUR

G. WÜRMLI



DIE KANZLEIKRAFT

Es war der erste wirkliche Wintertag. Der Bezirksgerichtsadjunkt saß an seinem Schreibtische im wohlgeheizten Bureau und blickte hinaus in das gleichmäßige Wallen der Schneeflocken und blickte solange, bis er sich leicht und wohligh emporetragen fühlte zum grauen, bleiernen Himmel. Er vergaß die Akten auf seinem Tische und dachte nur:

„Jetzt wird es ernst. Der Winter ist da.“

Es klopfte. Er sagte mechanisch „Herein!“ Es war niemand anders als Lorenz, der Gerichtsdienner. Der Bezirksrichter lenkte seinen Blick behaglich auf sein ergrautes Faktotum, den erprobten Routinier, der das Verdienst hatte, ihm einen großen Teil seiner Gedankenarbeit abzunehmen. „Nun, Lorenz, was gibt's?„

„Draußen sind wieder ein paar neue Vagabunden.“

„Eingeliefert?“

„Nein, sie sind selber gekommen. Vagabunden sind's.“

„Vagabunden? — Ja so — freilich, freilich, der Winter ist heuer früh eingebrochen. Wie viele sind's denn?“

„Drei, Herr Adjunkt.“

„Nun, wie steht's, haben wir Raum?“

„Nein, es ist alles voll. Für einen höchstens wäre Platz.“

Was sollen wir machen? Der Adjunkt dachte nach. Dann, sich entschließend, sagte er: „Bringen Sie's herein. Wir werden uns die Leute näher anschauen.“

Lorenz machte kehrt und erschien bald darauf mit drei Männern, Elendsgestalten, aber doch immerhin verhältnismäßig sauber gekleideten Leuten. Sie grüßten höflich, gar nicht verlegen, wie alte Bekannte. Der Adjunkt, ein junger, hochgewachsener Mensch mit grundgütigen, gemütlichen Gesichtszügen, erwiderte ihren Gruß jovial, etwa wie ein Leutnant seinen Unteroffizieren. „Also da seid ihr wieder. Setzt euch nieder. Ich bedauere euch gleich sagen zu müssen, dass nur für einen Platz ist. Zwei müssen wieder fort.“