

Zeitschrift: Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1972)
Heft: 1

Artikel: Hinwendung zum Splügen-Bahntunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-937624>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

Was von Graubünden und der Ostschweiz seit 100 Jahren angestrebt und öffentlich anbegehrt wurde Tatsache: Auf Grund der eingehenden Aussprache zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer Abordnung der sechs Ostschweizer-Kantone erklärt sich der Bundesrat bereit, den Bau einer Ostalpenbahn Chur - Splügen-West - Bellinzona beziehungsweise Raum Comersee neben dem Ausbau der Lötschbergstrecke und neben dem Bau des Gotthard-Basistunnels als gleichberechtigtes Bauvorhaben in das Ausbauprogramm der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale aufzunehmen.

Es ist dies die erste offizielle Anerkennung des von den Ostschweizer-Kantonen seit Jahrzehnten erhobenen Anspruchs auf die endliche Verwirklichung des zwar schon vor 100 Jahren in Aussicht gestellten, bis heute aber nie erfüllten Ostalpenbahn-Versprechens durch die Landesbehörde. Gegen den hartnäckigen Widerstand der Generaldirektion der Bundesbahnen und der mächtigen Gotthardin-teressenz hat der Bundesrat die mit der hochaktuellen Frage der schweizerischen Alpenbahn-Transversalen verbundene staatspolitische Brisanz wie auch die Aufgabe und Verpflichtung der Eidgenossenschaft einmal der landeseigenen Region Ostschweiz wie im weiteren Raum auch dem werdenden Europa gegenüber erkannt. Hoherfreulich ist dabei, dass es sich nicht nur bei der verbalen Anerkennung bewenden lässt, sondern mit der Aufnahme der Ostalpenbahn durch den Splügen auch bereit ist, seinem Versprechen auch die entsprechende Tat folgen zu lassen. Diese weitsichtige, staatspolitisch verantwortungsbewusste und den Erfordernissen der Zeit gegenüber aufgeschlossene Haltung des Bundesrates wird in der Ostschweiz und weit über die Landesgrenzen, im Süden wie im Norden, mit grosser Erleichterung und neuer Zuversicht, nicht minder aber auch mit herzlichem Dank und Anerkennung zur Kenntnis genommen.

Wenn das Ausbau-Konzept des Bundesrates in Punkt 3 vom "Bau einer Ostalpenbahn Chur - Splügen-West - Bellinzona beziehungsweise Raum Comersee" spricht, darf man diese Fassung doch wohl dahin interpretieren, dass in Verbindung mit der nach dem südeuropäischen Raum hin drängenden deutschen Schnellbahn Hamburg - München man zuständigen Orts in Berücksichtigung der verkehrswirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten und Erfordernisse in erster Linie an die Direktverbindung durch den Splügen via Thusis - Chiavenna denkt und die Verbindung der Splügenbahn mit dem Verkehrsknotenpunkt Bellinzona als Zufahrts- und Ausweichlinie plant.

Erfreulich ist auch Punkt 4 des Bundesrats-Konzeptes: "Bau einer wintersicheren Strassenverbindung aus dem Kanton Glarus ins Bündner Oberland". Damit anerkennt der Bundesrat offiziell den in jeder Hinsicht ausgewiesenen Anspruch des Kantons Glarus und des Bündner Oberlandes auf eine ganzjährig befahrbare interkantonale Strassenverbindung in der Nord-Südrichtung an die internationale Gotthardroute via Lukmanier, der ebenfalls noch wintersicher auszubauen ist. Gleichzeitig bedeutet dieser Punkt vier nun aber auch den endgültigen und offiziell formulierten Verzicht des Bundesrates auf die vom betreffenden Komitee unterbreitete Projektvariante für eine Tödi - Greina-Bahn, die mit der vorgeschlagenen und volkswirtschaftlich dienlicheren, wintersicheren Strassenverbindung abgegolten wird. Die Bevölkerung des Bündner Oberlandes wird die Ueberlegenheit des Strassenprojektes gegenüber der illusorischen Tödi-Greina-Bahn zweifellos erkennen und anerkennen. Von der Glarner Kantonsregierung darf man heute erwarten, dass sie ihre "Pro Tödi-Greina-Politik" endlich zu Gunsten der nunmehr offiziell vom Bundesrat anerkannten und damit aussichtsreicheren Splügenbahn aufgibt, wie es das seinerzeit in der gemeinsamen Erklärung der Ostschweizer Kantonsregierungen solidarisch in Aussicht gestellt hat.

Der 23. März 1972 darf, wenn nicht alles trügt, in der schweizerischen, besonders aber in der ostschweizerischen Verkehrsgeschichte als historisch bedeutungsvolles und entscheidendes Datum vermerkt werden. Wer wollte sich darüber nicht herzlich freuen! Doch stehen wir mit dem vom Bundesrat vorge-schlagenen Konzept wohl erst am verheissungsvollen Anfang, jedoch noch lange nicht am ersehnten Ziel. Bis es soweit, bis die Ostalpenbahn durch den Splü-gen auch eine politische Realität ist, bedarf es noch höchster und andauern-der Anstrengungen, die uns alle, auf etwas leichterem Wege, auch in Zukunft solidarisch beflügeln sollen.

Direktorenwechsel im Zollkreis Chur

Mit Beginn dieses Jahres hat Herr Jakob Vetsch die Nachfolge des zufolge Erreichens der Altersgrenze aus dem Bundesdienst ausgeschiedenen Direktors des III. Zollkreises in Chur, Herr Alfred Königsdorfer, angetreten. Der neue Zollkreisdirektor in Chur Jakob Vetsch, ist Bürger von Grabs SG.

Der nach mehr als 43 Dienstjahren von seinem Amt zurückgetretene Churer Zollkreis-direktor, Alfred Königsdorfer, begann seine Laufbahn 1928 in Basel. Im April 1965 übernahm er die Direktion des III. Zollkreises in Chur, der die Gebiete von Grau-bünden, des Fürstentums Liechtenstein, der Kantone Appenzell und Teile des Kantons . St.Gallen umfasst.

Unsere Samstaghocks

Wir bitten Sie zu rotieren, dass wir uns jeweils an folgenden Tagen zu einem ge-mütlichen Hock und frohem Zusammensein treffen:

- | | |
|-------------|-------------------------------|
| 6. Mai | Hotel Schlössle Vaduz |
| 10. Juni | Hotel Schlössle Vaduz |
| 1. Juli | Hotel Schlössle Vaduz |
| 1. August | Waldhotel Vaduz (Bundesfeier) |
| 2. Septemb. | Hotel Schlössle Vaduz |
| 7. Oktober | Hotel Schlössle Vaduz |
| 14. Oktober | Hotel Schlössle Vaduz |

Eventuelle Aenderungen werden rechtzeitig bekanntgegeben.