

Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Splügens

Autor(en): **Würmli, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

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

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750545>

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.

ZUR WIRTSCHAFTLICHEN BEDEUTUNG DES SPLÜGENS

Wir erhalten zu den Erörterungen des Hrn. Würmli über die wirtschaftliche Bedeutung des Splügens in Heft 22 des letzten Jahrgangs von einem Fachmann folgende Mitteilungen:

Die Ausführungen G. Würmlis weisen unter anderm folgende Unrichtigkeiten auf:

1. Würmli behauptet auf Seite 642, nach dem Gutachten der Bundesbahnen von 1907 (Seite 19) hätte der ganze Reisenden-Transit der Gotthardbahn, den er für das Jahr 1908 auf 400 000 Personen berechnet, an den Splügen überzugehen. Das trifft nicht zu. Im Gutachten der Bundesbahnen sind Seite 17 als Transit-Personenverkehr für den Splügen, auf das *Jahr 1920* berechnet, in Aussicht genommen:

	Schweiz	Deutschland, etc.	Total
Personen, Anzahl	80 000	320 000	400 000

Dazu ist auf Seite 20 dieses Gutachtens ausgeführt, dass der schweizerische Verkehr ganz zu Lasten des Gotthards falle, dass dagegen der deutsch-italienische Verkehr zu 80% vom Gotthard und zu 20% vom Brenner herkommen werde. Darnach hätte der Gotthard abzugeben:

Schweizerischer Verkehr (wie oben)	80 000 Pers.
Verkehr Deutschland etc. (80% von 320 000)	= 256 000 „
Total	336 000 Pers.

Dabei ist zu beachten, dass sich diese Zahlen auf den für 1920 berechneten Verkehr beziehen und daher mit einem bedeutenden Zuschlag für die normale Verkehrsvermehrung belastet sind, während Würmli auf die Gotthardbahn-Ergebnisse von 1908 abstellt.

Ein solcher Vergleich ist selbstverständlich *nicht angängig*. Die Vergleichung darf nur in der Weise gemacht werden, dass der Gotthardverkehr von 1908 um den gleichen Zuschlag für die normale Verkehrsvermehrung erhöht wird, den die Festsetzungen für den Splügen enthalten. Geschieht dies, so ergibt sich für die Gotthardbahn auf das Jahr 1920 ein Reisenden-Transitverkehr von rund 590 000 Personen. Davon hätte sie nach dem Gut-

achten der Bundesbahnen 336 000 Personen an den Splügen abzugeben, das sind 57%, und nicht wie Würmli behauptet, den Gesamtverkehr = 100%.

2. Beim Güterverkehr verhält es sich ähnlich. Würmli behauptet auf Seite 644, der Gotthard hätte laut dem Gutachten der Bundesbahnen von seinem Transit-Güterverkehr, den er für 1908 auf 1 030 000 Tonnen beziffert, 440 000 Tonnen an den Splügen abzugeben. Richtig ist folgendes:

Das Gutachten der Bundesbahnen nimmt auf Seite 17 als Transit-Güterverkehr für den Splügen, *auf 1920* berechnet, in Aussicht:

Tonnen	Schweiz	Deutschland etc.	Total
	120 000	380 000	500 000

Auf Seite 20 dieses Gutachtens ist sodann ausdrücklich bemerkt, das der schweizerische Verkehr ganz zu Lasten des Gotthards falle, dass dagegen der deutsch-italienische Verkehr zu 80% vom Gotthard und zu 20% vom Brenner herkommen werde. Der Gotthard hätte sonach abzugeben:

Schweizerischer Verkehr (wie oben)	120 000 Tonnen
Verkehr Deutschland etc. (80% von 380 000) =	304 000 „
Total	424 000 Tonnen

Auch hierin ist jedoch ein bedeutender Zuschlag für die normale Verkehrsvermehrung *bis 1920* inbegriffen. Wird, wie es sich selbstredend gehört, der gleiche Zuschlag für den Gotthard berechnet, so ergibt sich auf Grund der Festsetzungen Würmlis auf *1920* ein Transit-Güterverkehr von 1 400 000 Tonnen. Hievon würden nach dem Gutachten der Bundesbahnen 424 000 Tonnen an den Splügen übergehen, das sind rund 30%, während nach der Darstellung Würmlis in diesem Gutachten für den Gotthard ein Verkehrsverlust von 43% vorgesehen sein soll.

3. Würmli versucht neuerdings (siehe Seite 645 und 646) durch Vergleichung mit den Einnahmen aus dem direkten deutsch-italienischen Verbandsverkehr von 1910 den schon wiederholt und von kompetenter Seite widerlegten Nachweis, dass die Berechnung der Einnahmehausfälle im Bericht der Bundesbahnen vom November 1907 nicht richtig sein könne. Dazu ist folgendes zu bemerken:

Vor allem ist zu beachten, dass sich die von den Bundesbahnen berechneten Einnahmehausfälle auf den *gesamten* Transitverkehr beziehen, der vom Gotthard an den Splügen übergehen soll. Es ist darin also auch derjenige Verkehr inbegriffen, der *mangels direkter Taxen* oder aus andern Gründen *indirekt*, das heißt beim Personenverkehr durch Lösung der Billette bis und ab Zwischenstationen der Reiseroute und beim Güterverkehr durch Umkartierung und Reexpedition an der Grenze abgefertigt wird. In den Abrechnungen über den direkten deutsch-italienischen Verbandsverkehr figuriert dagegen dieser indirekte Verkehr, der besonders beim Personenverkehr sehr groß ist, nicht. Wir weisen denn auch bloß darauf hin, dass sich der *direkte* Personen-Transitverkehr Schweiz, sowie Deutschland und weiter — Italien und weiter von 1908 laut dem Geschäftsbericht der Gotthardbahn nur auf 100 276 Personen belief, während der *Gesamt-Personen-Transitverkehr* der Gotthardbahn von 1908 von Würmli selber auf 400,000 Personen berechnet wird und in Wirklichkeit sehr wahrscheinlich noch bedeutend mehr betragen hat.

Es liegt auf der Hand, dass sich unter solchen Umständen die Einnahmen aus dem *direkten* deutsch-italienischen Verbandsverkehr nicht in Beziehung bringen lassen mit den auf Grund des *gesamten* Transitverkehrs ermittelten Einnahmehausfällen.

Im weiteren ist auch hier darauf hinzuweisen, dass die Rechnung der Bundesbahnen auf das Jahr 1920 gemacht ist. In den bezüglichen Ziffern ist bekanntlich ein bedeutender Zuschlag für die normale Verkehrsvermehrung inbegriffen, so dass begreiflicherweise die angestellte Vergleichung auch aus diesem Grunde ganz und gar unzulässig erscheint und ein durchaus falsches Bild liefert.

4. Bei der Vergleichung des Fahrplans via Greina und via Splügen (Seite 650) sind hinsichtlich der Strecke Biasca-Chiasso-Mailand wichtige, heute bestehende Verbindungen außer Acht gelassen und andere unrichtig angegeben worden. Der heutige Fahrplan dieser Strecke wird übrigens durch die Eröffnung der Greinabahn voraussichtlich eine wesentliche Beeinflussung erfahren. Die ganze Vergleichung ist daher wertlos.

5. Auf Seite 655 bemerkt Würmli, die Durchschnittseinnahme der Bundesbahnen von 1911 betrage für den Kilometer 25 606 Fr.

Wenn das gleiche Erträgnis für die Mehrdistanz von hundert Kilometern, welche die Greina gegenüber dem Splügen der Schweiz bringen soll, angenommen werde, so ergebe das eine Bruttoeinnahme von 2 560 000 Fr. sonach einen Zinsausfall auf dem Baukapital von über sechs Millionen. Diese Darstellung ist schon insofern gänzlich unzutreffend, als die durchschnittliche Transporteinnahme der Bundesbahn von 1911 laut den offiziellen statistischen Tabellen, wie Würmli nicht unbekannt sein kann, nicht bloß 25 606 Fr. sondern *68 484 Fr.* beträgt. Im übrigen ist nicht erfindlich, wie Würmli zu dem erwähnten Zinsausfall von über sechs Millionen kommt.

Diese Beispiele zeigen, wie wenig sachlich und verlässlich die Darlegungen Würmlis sind. Es ist bedauerlich, dass auf eine solche Art und Weise versucht wird, den Leuten Sand in die Augen zu streuen.

* * *

Ein anderer Fachmann schreibt uns im Anschluss an die Ausführungen der Anmerkung auf Seite 778 Heft 24 des letzten Jahrgangs:

Beim *Splügen* gehen, wie erwähnt *121 Kilometer an Italien verloren*; es ist daher leicht verständlich, dass Italien diesem Passe den Vorzug gibt; weniger begreiflich erscheint dagegen, dass die Schweiz es ebenfalls tun soll und dass es überhaupt Schweizer gibt, die so etwas befürworten können. Der Splügen ist und bleibt ganz ausgesprochen eine *italienische Bahn*, begünstigt in einer für die Schweiz unzulässigen Weise italienische Interessen, und zwar so, dass es später Italien in die Hand gegeben wäre, die andern schweizerischen Alpenbahnen enorm zu schädigen und ihnen einen großen Teil des Verkehrs zu entziehen.

Dass es nicht die bau- und betriebstechnischen Vorzüge sind, welche dem Splügen den Vorzug geben, wird auch in Italien unumwunden zugegeben. Erst kürzlich hat eines der hervorragendsten Tagesblätter sich hierüber wie folgt ausgelassen:

Hätte Italien nur nach wirtschaftlichen Rücksichten zu entscheiden, so könnten Splügen und Greina ihre Vorzüge mit gleichem Rechte ins Treffen führen. Für die italienische Regierung, von der man eine Unterstützung zur Ausführung des großen Werkes verlangt, *kann aber nur der Splügen in Betracht fallen, obgleich die Greina unter andern Umständen vielleicht vorteilhafter wäre.* Den Ausschlag gibt die *militärische Seite* der Frage, etc.

Die Landesgrenze beim Splügen liegt in einem Abschnitt, wo Italien am weitesten nach Norden ausgreift, ungefähr auf gleicher Höhe mit Airolo. Dazu kommt, dass der größere Teil des Verkehrs vom Norden her sich jenseits des Bodensees bewegen und wahrscheinlich erst von Buchs an die Bundesbahnen befahren wird, so dass die Schweiz, wenn der Splügen als Privatbahn gebaut würde, nur auf der kurzen Strecke Buchs-Chur mit 42 Kilometern (gegen 321 beim Gotthard) beteiligt wäre. Würmli setzt statt dessen voraus, es werde der Verkehr schon in Konstanz, Romanshorn, Rorschach oder St. Margrethen an die Schweizerischen Bundesbahnen übergehen, was aber unbedingt nicht zutreffen wird.

Es dürfte nun ohne weiteres jedermann klar sein, dass bei den 42 Kilometern, mit welchen die Bundesbahnen beim Splügen an der internationalen Verkehrslinie beteiligt wären, der Einfluss der Schweiz nicht ausschlaggebend sein könnte, sondern vielmehr der Einfluss der anschließenden Großstaaten, namentlich Italiens. Ganz untergraben würde die Stellung der andern Alpenbahnen, Gotthard, Simplon und Lötschberg, wie schon wiederholt und von verschiedenen Seiten betont wurde, dann, wenn Italien den Comer- und nicht den Langensee mit dem italienischen Kanalnetz und dem Meere in Verbindung bringen würde.

Alle diese Verhältnisse sind so klar und durchsichtig, dass nur Blindheit die Gefahren verkennen kann, die unser Land beim Bau des Splügens unabweislich zu gewärtigen hätte. Hoffentlich ist aber die Mehrheit für einen solchen Verrat an den Interessen des Landes nicht zu haben, hoffentlich finden sich Männer, die ein solches Vorgehen, wie es in keinem andern Lande möglich wäre, zu verhindern wissen.

Zu der *wirtschaftlichen* Schädigung, die unbestritten ist, kommen aber beim Splügen noch weitere große *politische* und *militärische* Nachteile und Gefahren, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen. In erster Linie ist daran zu erinnern, dass der Kanton Tessin es schwer verstehen und tief empfinden würde, wenn trotz der großen technischen und wirtschaftlichen Überlegenheit der Greina die Entscheidung für den Splügen erfolgte. Es würde eine Mißstimmung Platz greifen, die bei der gefährdeten

Lage des Kantons und der Tätigkeit der Irredentisten zu den ernstesten Bedenken Anlass geben müsste.

Nicht weniger bedenklich sind die *militärischen* Verhältnisse, da selbst mit großem Aufwand von Befestigungen die Gefahren und Nachteile, in die unser Land durch den Durchbruch der Alpen beim Splügen versetzt würde, sich nicht beseitigen ließen. In Italien sieht man das sehr gut ein und gerade in dem oben erwähnten Artikel werden die militärischen Vorzüge des Splügens ganz offen zugestanden und als ein Hauptvorteil gerühmt, während umgekehrt die Regierung aufgefordert wird, alles zu tun, „um den schweren militärischen Schaden abzuwenden, der Italien mit der Greina drohen würde“.

Die Anlage von Befestigungen ähnlich wie bei St. Maurice würde mit dem jährlichen Unterhalt und der Erneuerung der Geschütze einem Kostenaufwand von mindestens dreißig Millionen gleichkommen; damit wäre aber noch keineswegs eine genügende Sicherheit erreicht und der Bau einer Splügenbahn müsste vom militärischen Standpunkte aus für die Schweiz immer eine ganz unverständliche Tat bleiben.

Als weiterer Hauptvorteil des Splügens wird eine *bessere Verbindung mit dem Veltlin und dem Osten Italiens* genannt. Die bessere Verbindung mit dem Veltlin kann nicht bestritten werden, wohl aber deren *Notwendigkeit*, da Bünden in der Berninabahn eine genügende Verbindung mit dem Veltlin besitzt und durch den Ausbau der Linie St. Moritz-Chiavenna noch eine weitere erhalten wird. Eine *dritte* Verbindung mit dem Veltlin über Thusis-Chiavenna scheint daher kein Bedürfnis zu sein und hätte den Nachteil, den Rätischen Bahnen einen wertvollen Verkehr zu entziehen und sie erheblich zu schädigen.

Bei Erstellung des Splügens ginge hingegen die durch die Greina erreichbare bessere Verbindung mit dem Kanton Tessin, dem Langen- und Luganer-See, sowie mit dem Piemont, mit Turin und Genua nicht nur für Graubünden und die Ostschweiz, sondern auch für Süddeutschland, namentlich Bayern und Württemberg verloren, und dieser Verkehr ist offenbar von weit größerer Bedeutung, als derjenige mit dem Comersee und dem Veltlin. Aus diesen Gründen haben sich schon frühzeitig, sobald das Greinaprojekt bekannt wurde, in Süddeutschland viele und nam-

hafte Verkehrspolitiker zu dessen Gunsten ausgesprochen und seither immer den gleichen Standpunkt eingenommen. Die Greina wurde in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen schon wiederholt als das Projekt bezeichnet, das für den deutschen Standpunkte von allen zukünftigen Alpenbahnprojekten am ehesten der Ausführung wert sei. Seine Hauptrichtung entspreche vollkommen allen Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnissen, denn es bringe das östliche und südliche Deutschland in eine direkte Verbindung mit Genua, dem ersten und zukunftsollsten Hafen Italiens. Neben Genua seien Mailand und Neapel die Mittelpunkte des wirtschaftlichen Italiens und auch zu ihnen führe die Greinabahn besser als der Splügen.

Diese Mitteilung erfolgt nicht in der Meinung, dass die Schweiz sich durch das Ausland sollte beeinflussen lassen, sondern nur zur Bestätigung des Gesagten, wobei bemerkt werden mag, dass die Ostschweiz doch offenbar die gleichen Interessen hat, wie das angrenzende Süddeutschland.

Nicht zutreffend ist die in *zweiter* Linie behauptete *bessere Verbindung mit Venezien usw.*, weil auch beim Splügen dieser Verkehr über Mailand geleitet werden müsste und somit durch die Greina kein Vorsprung zustande käme. Von Chiavenna würde allerdings ein etwas kürzerer Weg über Lecco-Bergamo nach Brescia (an der Hauptlinie Mailand-Venedig) führen, allein diese Linien sind Nebenlinien und nicht geeignet, einen größeren Verkehr aufzunehmen. Die Linie Chiavenna-Lecco ist eine elektrisch betriebene Lokalbahn mit sehr vielen engen Kurven, vielen Gefällsbrüchen und sehr vielen kleinen Stationen, die ohne gänzlichen Umbau den Verkehr einer internationalen Hauptbahn in keinem Falle aufnehmen vermöchte. Dieser Umbau ist bei den bereits geschilderten Verhältnissen und den zahlreichen Tunnels so gut als ausgeschlossen, was in Italien wohl bekannt ist. Für den Fall, dass der Splügen gebaut wird, ist daher die Erstellung einer vollständig neuen zweispurigen Linie am rechten Ufer des Sees nach *Como* in Aussicht genommen, einer Linie, deren Bau in Italien namentlich auch von militärischer Seite, wie das eingehend in der Schrift eines schweizerischen Offiziers geschildert wird, unbedingt gefordert wird. Einen weitem Beweis hiefür liefert das Verhalten der Behörden und der Handelskammer von Como, die doch sicher nicht

für den Splügen eintreten würden, wenn die Linie über Lecco geführt und Como abgeschnitten würde.

Sobald aber die Hauptzüge von Chiavenna über Como nach Mailand geführt werden, so ist die bessere Verbindung nach dem Osten nicht mehr vorhanden, indem es doch sicher keinem Reisenden einfallen würde, in Chiavenna den Hauptzug zu verlassen, um über eine Reihe von Nebenlinien über Lecco-Bergamo nach Brescia zu gelangen und dort mit Sicherheit den Anschluss für die Weiterfahrt zu verfehlen. Schon heute benutzt niemand, der von Lecco nach Brescia reisen will, den kürzeren Weg über Bergamo, weil die Reise über Mailand viel schneller und auch häufiger möglich ist. Noch weit mehr wäre dieses bei der viel längeren Strecke von Chiavenna der Fall und der Unterschied zu gunsten der Hauptlinie über Mailand wäre hier erheblich bedeutender.

Entscheidend ist und bleibt unbedingt die Verbindung mit Mailand, und dass hier die Greina vermöge ihrer geringeren Übergangshöhe und ihrer günstigeren Steigungs- und Richtungsverhältnisse einen großen Vorsprung behauptet, ist schon wiederholt und überzeugend nachgewiesen worden. Noch größer ist ihr Vorsprung für die Richtung Turin-Genua, weil von Bellinzona an die nähere und ebenere Linie längs des Langensees und über Novara benutzt werden kann. Dass trotz diesen unumstößlichen Tatsachen immer wieder versucht wird, das Gegenteil glaubhaft zu machen, ist bezeichnend für die Taktik dieser Leute. Wenn auch nicht zu befürchten steht, dass damit maßgebenden Orts der beabsichtigte Zweck erreicht werden könnte, so wäre es doch nachgerade an der Zeit, dass einem solchen Vorgehen von berufener Seite endlich ein Riegel geschoben würde.

