

1329. Splügenbahn. Mit Zuschrift vom 12. Juli 1902 macht der Präsident des interkantonalen Splügenkomite, Regierungsrat Konrad in Sils (Domleschg), die Mitteilung, das genannte Komite habe in seiner Sitzung vom 19. Mai 1902 beschlossen, die technischen Vorarbeiten für eine Splügenbahn durch neue Studien, hauptsächlich über das Projekt eines Tunnels zwischen Andeer und Gallivaggio, ergänzen zu lassen. Die Kosten dieser Ergänzung des frühern Moser'schen Projektes sind auf 10,000 Fr. veranschlagt, welche von den beteiligten Kantonen folgendermaßen zu übernehmen wären:

Graubünden	Fr. 4000
St. Gallen	„ 3000
Zürich	„ 1500
Glarus	„ 500
Thurgau	„ 500
Schaffhausen	„ 250
Appenzell	„ 250

An früheren Ausgaben dieser Art hat sich der Kanton Zürich wiederholt beteiligt. Dieser Umstand, sowie die zeitlich weit auseinander liegenden Anläufe, die von dem sogenannten Splügenkomite zur Verwirklichung seines Projektes gemacht wurden, rechtfertigen es, in gedrängter Kürze den Gang dieser Bestrebungen darzustellen und im besondern die Stellung des Kantons Zürich zu denselben zu skizzieren.

Die Erstellung einer ostschweizerischen Alpenbahn hat Volk und Behörden der nördlichen und östlichen Kantone schon seit mehreren Jahrzehnten beschäftigt. Auch nachdem der Bau der Gotthardbahn durch staatliche Subventionen gesichert und als er schon begonnen war, widmete der zürcherische Regierungsrat der Splügenbahn-Unternehmung ausdauernde Aufmerksamkeit, zum teil wol deshalb, weil die Gotthardbahn nicht alle Hoffnungen befriedigte, die man an ihre Entstehung geknüpft hatte. Zwar wies der Kantonsrat im Frühjahr 1870 den Antrag des Regierungsrates ab, der dahin ging, der Kanton Zürich möchte in Würdigung seiner großen volkswirtschaftlichen Interessen an einer ostschweizerischen Alpenbahn, der Splügenbahn eine ähnliche Subvention in Aussicht stellen, wie er der Gotthardbahn gewährt hatte. Aber am 17. April 1872 reichte der Regierungsrat einen neuen Antrag ein, in welchem die dem Splügen-Unternehmen zu gewährende Subvention auf 1 1/2 Millionen Franken angesetzt war. In ausführlicher Begründung dieses Antrages schilderte der Regierungsrat das Bahnprojekt und die Vorteile,

die dessen Ausführung dem Kanton Zürich gewähren dürfte. Er wies namentlich auch darauf hin, daß es möglich wäre, die Splügenbahn so rasch zu vollenden und in Betrieb zu setzen, daß die erwähnten Vorteile dem Kanton Zürich schon mehrere Jahre vor der Eröffnung der Gotthardbahn zufließen würden. Der Kantonsrat ließ sich von der Richtigkeit der vorgebrachten Argumente nicht überzeugen und verzichtete auf die materielle Behandlung des Antrages.

Die finanziellen Schwierigkeiten, welche im folgenden Jahrzehnt die Existenz mehrerer Eisenbahngesellschaften in Frage stellten, ließen den Gedanken an die Erstellung der Splügenbahn hinter näher liegenden Sorgen zurücktreten; sogar die Aussicht auf eine Bundessubvention von 4 1/2 Millionen Franken, die im Jahre 1878 bei Anlaß der Neufinanzierung des Gotthardbahn-Unternehmens eröffnet wurde, vermochte ihn nicht zu beleben. Erst geraume Zeit nach Vollendung der Gotthardbahn (im Jahre 1887), als die Prosperität dieses Unternehmens in starkem Wachstum begriffen war, regte sich die Unternehmungslust auf's neue. Eine italienische Eisenbahngesellschaft (Società adriatica) verpflichtete sich, einen neuen, technisch unanfechtbaren Detailplan der Splügenbahn nebst Kostenberechnung anfertigen zu lassen, sofern schweizerischerseits ihr die nötige Unterstützung zu teil werde. An die auf 200,000 Fr. berechneten Kosten dieser Studien sollten die interessirten Kantone 75,000—80,000 Fr. beitragen. In mehreren Konferenzen, an welchen die zürcherische Regierung sich vertreten ließ, wurde die Angelegenheit geprüft und schließlich der Vorschlag der adriatischen Gesellschaft angenommen. Die auf die Schweiz entfallende Quote der Kosten für die Vorarbeiten sollte so verteilt werden, daß die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der Kanton Graubünden je 28,000 Fr., St. Gallen 13,000 Fr., Zürich 8000 Fr., Glarus und Thurgau je 1500 Fr. übernehmen. Am 20. Juni 1887 beschloß der zürcherische Kantonsrat, die dem Kanton Zürich zugedachte Quote von 8000 Fr. für die Vorstudien zu leisten unter dem Vorbehalte, daß damit keinerlei Verpflichtung für die Ausrichtung einer Subvention an den Bahnbau selbst geschaffen werde. Im folgenden Jahre wurde eine erste Rate von 4000 Fr. und im Jahre 1890 eine zweite von 2680 Fr. ausbezahlt. In ähnlicher Weise gaben die übrigen Subvenienten ihre Beiträge. Gegenwärtig stehen von der Gesamtsumme der zugesicherten Leistungen noch zur Verfügung:

von Graubünden	Fr. 4620
Vereinigte Schweizerbahnen und schweiz. Bankverein	„ 7920
St. Gallen	„ 2145
Zürich	„ 1320
Glarus und Thurgau zusammen	„ 495
Total	Fr. 16,500

Gemäß dem Beschlusse der Konferenz vom 19. Mai 1902 soll diese Summe größtenteils zur Anfertigung eines neuen Tunnelprojektes (24 km statt 17 km im früheren Moser'schen Projekte) verwendet werden. Die neuen Studien sollen von den Herren Oberingenieur Moser und Oberst Locher ausgeführt werden.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß eine ostschweizerische Alpenbahn heute noch großes Interesse erweckt und daß namentlich die Kantone Graubünden und St. Gallen von einem solchen Unternehmen bedeutende wirtschaftliche Vorteile mit Recht erwarten. Im Jahre 1872 glaubte auch der zürcherische Regierungsrat, sich von der Splügenbahn viel versprechen zu dürfen. Die Abkürzung der Verbindung mit dem östlichen Teil des Bogenbietes und mit den adriatischen Seehäfen, die Erleichterung der Ausfuhr von landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnissen, sowie der Einfuhr von Produkten Italiens und des Orients, die bessere Alimention der Glattal- und der beiden See-Eisenbahnen, günstige Transporttarife und endlich die Aussicht, früher sorgsam gepflegte Verbindungen mit Graubünden zc. wieder anknüpfen zu können, erschienen damals als so begehrenswerte Vorteile, daß sie den Aufwand einer namhaften Subvention rechtfertigten.

Die Verhältnisse haben sich seitdem wesentlich geändert. Schon im Jahre 1890 hat die kaufmännische Gesellschaft Zürich in einem an den Regierungsrat gerichteten Bericht darauf hingewiesen, daß der Kanton Zürich von dem Betriebe einer Splügenbahn keine großen direkten Vorteile zu erwarten habe. Einer spürbaren Steigerung der Ausfuhr nach Italien stehen namentlich die dortigen Zollverhältnisse entgegen; einige Einfuhrartikel, wie Getreide, Wein, Öl, Baumwolle zc. würden dagegen wahrscheinlich billiger als durch die Gott-

hardbahn geliefert werden können. Es sei aber nicht zu übersehen, daß die adriatischen Seehäfen wenig leistungsfähig seien und die dortigen Transportgesellschaften sich nur mit Hilfe großer staatlicher Zuschüsse aufrecht halten, weil ihre Schiffe von dem industriell rückständigen Hinterland zu wenig Frachtgut für die Rückfahrt fänden. Dagegen würde wahrscheinlich der Transitverkehr zwischen Italien und Mitteldeutschland die Splügenroute mit Vorteil benutzen. Eine ausreichende Alimentation könnte aber die Splügenbahn sich nur durch langdauernden und beide Teile schädigenden Konkurrenzkampf mit dem Gotthard sichern.

Die in dem Gutachten der kaufmännischen Gesellschaft geschilderten Verhältnisse haben sich seit 1890 nicht wesentlich geändert, hingegen sind seither mehrere neue Momente hinzugekommen, welche geeignet sind, das Interesse des Kantons Zürich für eine Splügenbahn zu vermindern. Von großer Bedeutung sind zunächst der Übergang der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund und die in wenigen Jahren erfolgende Verstaatlichung der Gotthardbahn. Nur wenn die Splügenbahn ebenfalls als Teil der Bundesbahnen betrieben würde, könnte sie bestehen. Als selbstständige Unternehmung wäre sie von Chur aus nordwärts ohne Anschluß, also nicht konkurrenzfähig. Sodann hat der Kanton Zürich durch den Bau der Bahnlinien Eglisau-Schaffhausen und Talwil-Zug-Goldau wesentlich bessere Verbindung mit dem Gotthard gewonnen, als dies noch im Jahre 1890 der Fall war; die Südostbahn bietet auch dem östlichen Teil unseres Kantons besseren Verkehr mit dem Gotthard.

Aus dem Angeführten ergibt sich, daß der Kanton Zürich kaum in der Lage sein wird, sich große Opfer aufzulegen, um die Verwirklichung des Splügenbahnprojektes zu fördern. Hingegen hat er bereits übernommene Verpflichtungen zu erfüllen. Er wird also den Rest der für die Vorstudien seinerzeit bewilligten Summe dem Splügenbahnkomite zur Verfügung stellen.

Der Regierungsrat,

nach Einsicht eines Antrages der Finanzdirektion

b e s c h l i e ß t :

I. Dem Splügenbahnkomite (Präsident: Regierungsrat Konrad in Sils) ist der Rest der im Jahre 1887 zugesicherten Subvention von 8000 Fr. an die Kosten der Vorstudien für eine Splügenbahn mit 1320 Fr. auszusahlen.

II. An den Ausschuß des interkantonalen Splügenkomite (Regierungsrat Konrad in Sils) ist folgendes Schreiben zu richten:

Durch Zuschrift vom 12. Juli 1902 geben Sie uns Kenntnis von dem Beschlusse des interkantonalen Komite für eine Splügenbahn, wonach zur Ergänzung des früheren Projektes weitere Vorstudien zu machen sind, hauptsächlich in Bezug auf die Tunnelbaute zwischen Andeer und Gallivaggio. Sie laden uns ein, an die Kosten dieser Studien einen Beitrag von 1500 Fr. zu übernehmen. Nun hat im Jahre 1887 der zürcherische Kantonsrat den Regierungsrat ermächtigt, sich an den Kosten der Vorstudien für die Splügenbahn mit einem Betrage von 8000 Fr. zu beteiligen. Von dieser Summe sind in den Jahren 1888 und 1890 bereits 6680 Fr. ausgerichtet worden. Wir stehen nicht an, den Rest der bewilligten Summe im Betrage von 1320 Fr. Ihnen zur Verfügung zu stellen für die bereits erwähnten Ergänzungsarbeiten. Wir wiederholen, was unsere Abgeordneten an verschiedenen Konferenzen bereits ausgesprochen haben, daß der Kanton Zürich durch die Leistung von Beiträgen an die Kosten der Vorarbeiten und durch die Beschickung von Konferenzen keinerlei Verpflichtung für die Subventionierung des Bahnbauens selbst übernimmt.

Genehmigen Sie die Versicherung vollkommener Hochachtung.

II. Mitteilung an die Finanzdirektion und an die Volkswirtschaftsdirektion.