

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 46 (1967)
Heft: 6

Artikel: Nun ist es Zeit für eine Splügenbahn
Autor: Abegg, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337937>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Dabei stösst die Regierung auf Widerstände im Parlament, nicht nur in der Opposition, sondern auch in der gaullistischen Fraktion. Eben deshalb soll die Nationalversammlung in wirtschaftlichen Fragen für sechs Monate ausgeschaltet werden.

Das gaullistische Regime will sich damit Ellbogenfreiheit nicht nur gegenüber der Linksopposition, sondern auch gegenüber den konservativen Koalitionspartnern verschaffen.

Fehlrechnung

Dass Wirtschaftsfragen nicht die starke Seite General de Gaulles sind, ist bekannt. Diese Probleme überliess er bis jetzt völlig entgegengesetzten Geistern, wie Giscard d'Estaing, Debré oder Edgar Faure. Nun sollen die heiklen Finanz- und Sozialprobleme auf diktatorischem Wege «erledigt» werden, wie vormals die Liquidierung des Algerienkrieges oder die Niederwerfung der OAS. Ohne Rücksicht auf «Sonderinteressen» soll der gordische Knoten durchhauen werden. Damit macht das gaullistische Regime vielleicht erstmalig eine ernste Fehlrechnung.

Walter Abegg

Nun ist es Zeit für eine Splügenbahn

In der Ostalpenbahnfrage muss eine Lösung gesucht werden, die auch der Zukunft gerecht werden soll. – In allen Ländern richten heute sämtliche Bahnen ihre Ziele darauf aus, die Geschwindigkeiten zu erhöhen, sämtliche Errungenschaften der Technik ihnen zu eigen zu machen und den Betrieb so rationell wie nur möglich zu führen. Dass heute alle Bahnen in Europa «europäisch» denken und handeln, zeigen schon Beispiele: es bestehen Triebwagen und Lokomotiven, die unter vier verschiedenen Stromsystemen verkehren können; der grösste Teil des Güterwagenparkes trägt bereits die einheitliche Kennzeichnung. In naher Zukunft beraten die Verwaltungen über die Einführung der automatischen Kupplung. Mit diesem gewaltigen, technischen Fortschritt, der bei der Verwirklichung enorme Kosten verursacht, werden die Eisenbahnen den Beweis erbringen, dass sie es verstehen, Rationalisierung am richtigen Ort durchzuführen. Ist doch der Rangierbetrieb, bei dem das An- und Abkuppeln die arbeitsintensivste und zugleich gefährlichste Tätigkeit ist, für alle Bahnen der unrentabelste Dienstzweig. Mit dieser Automatik werden die dadurch erzielten Personaleinsparungen die ausgegebenen Milliarden bald aufgewogen haben.

England wird durch den geplanten Ärmelkanalbahntunnelbau noch näher an den europäischen Kontinent rücken. Auf der Tunnelstrecke

Calais–Dover wird der Bahnbetrieb nach modernsten Gesichtspunkten geführt werden. Die heutige Reisezeit von 8 Stunden mit der Bahn von Paris nach London würde sich auf ungefähr 4 Stunden 20 Minuten verringern lassen. In die Zukunft also immer mit der Eisenbahn!

Wie wird die Schweiz in der Alpenbahntunnelfrage entscheiden. – Im 18. Jahrhundert wurde mit dem Bau des Gotthardtunnels eine wagemutige Meisterleistung vollbracht. Die Gotthardbahn wird als die schönste und gewaltigste Bergbahn von Europa gepriesen. Mit ihr wurde der Alpenwall bezwungen, was eine völkerverbindende, grossartige Pioniertat darstellt. Auch im schienenengebundenen Verkehr wurde damit die Schweiz, wie schon früher mit den Passstrassen, zur Drehscheibe Europas. Der damit noch rascher aufblühende Handels- und Reiseverkehr zwang uns bald zu einem zweiten Alpendurchstich, dem Simplon. Und wie stehen wir heute da? Wir können den Verkehr mit der Eisenbahn, aber auch auf der Strasse, kaum mehr verkraften. Verkehrs- und naturbedingt kam es im vergangenen Herbst und Winter immer wieder zu Verkehrszusammenbrüchen.

Sind wir heute in der Schweiz nochmals fähig, für die Zukunft eine kühne Pionierleistung zu erbringen? Könnten wir nicht Europa durch die Verwirklichung des Splügenbahnprojektes eine Alpenbahn mit ausgesprochenem Flach- und Schnellbahncharakter anbieten? In der Schweiz visieren die Eisenbahnen vermehrt die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h an. In Deutschland fahren die Züge bereits 200 km/h und in Japan bei der neuen Bahnverbindung zwischen Tokio und Osaka schon mit 260 km/h. Die Zukunft für die Eisenbahn, im Reise- wie im Güterverkehr, liegt in der immer rascheren Bewältigung der kontinentalen Distanzen.

Die Schweiz darf daher für den kommenden Alpendurchstich den Entscheid nicht nur aus der Sicht des eigenen Nutzens und Vorteils fällen. Die Schweiz schreitet mit Europa voran! Wir Schweizer haben bis heute alle natürlichen und technischen Schwierigkeiten bewältigt. Bewältigen wir aber inskünftig die politischen Schwierigkeiten? Ich glaube kaum; denn sie bleiben bestehen. Zurückliegend zeigt uns dies das folgende Beispiel: Im alten Eisenbahngesetz von 1871 in Artikel 3 steht: «Der Bund wird im Allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei keinerlei Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Landesteile eintreten lassen.» – Die politischen Schwierigkeiten spielten also schon vor dem Gotthardbahnbau eine grosse Rolle. Gab es doch schon damals auch ein Lukmanier- und ein Splügenprojekt. Nachdem der Bau des Gotthardtunnels feststand, beschwichtigte der damalige Gesetzgeber mit dem vorgenannten Artikel des Eisenbahngesetzes die benachteiligten Landesteile. Nach dem Gotthard für das Zentrum kam dann noch der Simplon für den Westen. Und der Osten?

Nach der Eröffnung der Brennerbahn im Jahre 1867 sank die Einfuhr von Gütern über die Pässe Splügen, Bernhardin und Gotthard um 50 Prozent. Nach dem Bau der Gotthardbahn brach der Transitverkehr durch den Kanton Graubünden und die übrige Ostschweiz zusammen. Das Wirtschaftsleben der Ostschweiz wurde dadurch empfindlich gestört. Wird dies wieder einmal gutgemacht? Durch den Bau des Splügenbahntunnels bekäme die gesamte Ostschweiz den ihr schon lange vorenthaltenen Impuls wieder. Die übrige Schweiz müsste heute dadurch keine grossen Einbussen befürchten.

Anlässlich eines Bankettes zur feierlichen Eröffnung des Gotthardbahntunnels im Jahre 1882 musste der damalige Bündner Bundespräsident Bavier eine Begrüssungsansprache halten. Könnte nicht in naher Zukunft ein Tessiner Bundespräsident bei der Splügenbahneröffnung die Festrede halten?

Das vorliegende, von der Elektro-Watt AG Zürich erstellte, ausgezeichnete Splügenbahnprojekt hat eine ideale und homogene Streckenführung, eine Höchststeigung von nur 10 Promille und weist keine Gegensteigungen auf; das heisst also: prädestiniert für schwerere und schnellere Züge. Die Schweiz kann mit diesem Projekt eine von Witterungseinflüssen unabhängige Alpenschnellbahn anbieten. Der Basistunnel durch den Splügen zwischen Thusis und Chiavenna liegt an der Stelle Europas, wo sich der «Norden» und der «Süden» einander am nächsten kommen. Zudem weisen hier die Alpen in bezug auf die Art und Schichtung des Gesteins für einen Tunnelbau besonders günstige geologische Verhältnisse auf. Zudem liegt das Nordportal nur auf 677 Meter über Meer, und mit einem durchgehend fallenden Längsprofil wird das auf 332 Meter über Meer stehende Südportal erreicht. Der Splügenbasistunnel bietet also Gewähr für Einsparungen an Zeit, Energie, Rollmaterial und Personal.

Die Wirtschaftlichkeit der Splügenbahn gegenüber der heutigen bestehenden Gotthardbahn spiegelt sich in Zahlen wie folgt wider:

Ein Güterzug am Gotthard mit einer Ae 6/6 (die neueste sechssachsige Universallokomotive der SBB mit einer Stundenleistung von 6000 PS und einem Eigengewicht von 120 Tonnen) als Zuglokomotive und einer weiteren Ae 6/6 sowie einer Ae 4/6 als Zwischenlokomotiven vermag eine Last von 1600 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 65 km/h zu befördern. Am Splügen könnte mit einer Ae 6/6-Lokomotive eine Last von 1400 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 65 km/h bewältigt werden. Kurz ausgedrückt:

Gotthard: 3 Lokomotiven, 4 Mann Fahrpersonal = 1600 Tonnen;
Splügen: 1 Lokomotive, 2 Mann Fahrpersonal = 1400 Tonnen.

Die heutige Spitzenleistung am St. Gotthard beträgt rund 80 000 Bruttotonnen. Eine Ae 6/6-Lokomotive allein vermag am St. Gotthard 650

Tonnen zu ziehen. Für die Spitzenleistung müssten also theoretisch 123 Züge eingesetzt werden. Am Splügen würden wir für 80 000 Tonnen nur 57 Züge mit einer Ae 6/6-Lokomotive benötigen; oder mit 123 Zügen könnte eine Last von 172 200 Tonnen befördert werden. Das wäre wahrlich eine fabelhafte Leistung, für die Zukunft eine erfreuliche Perspektive. Diese Leistungssteigerung würde dem internationalen Verkehr Auftrieb verleihen; das TEE- und TEEM-Netz könnte durch neue direkte Verbindungen ausgebaut werden, überlastete Hauptlinien und Knotenpunkte normalisiert werden. Was für Namen tragen wohl die kommenden neuen Expresszüge? Wird sich der Güterverkehr im Jahre 1980 reibungslos abwickeln? Wieviele motorisierte Urlauber haben ihr Auto als Reisegepäck im gleichen Zuge? Die Eisenbahn kann also auch die Strasse noch mehr entlasten. Die moderne Eisenbahn bewältigt alle Massenverkehrsströme von Menschen und Gütern. Deshalb muss die Schweiz, im besonderen die SBB, auch im Eisenbahnbau mit der Dynamik der Zeit Schritt halten.

Literatur

Horst Krüger: «Das zerbrochene Haus»

Horst Krüger schildert seine Jugendzeit in Deutschland, die erst mit der Stunde Null 1945 ihr Ende findet. «Eine Jugend in Deutschland» ist der Untertitel des Buches, also ist seine Jugend, die er in Eichkamp, einem Vorort von Berlin, verbringt, eine Chiffre für die deutsche Jugend jener Zeit. Das kleinbürgerliche Heim, in dem die Ordnungsprinzipien seines Vaters, eines preussischen Beamten, sich mit dem aufgehäuften Schutt bürgerlicher Moral- und Wertvorstellungen zu einer zähen und erstickenenden Atmosphäre verdichten, umschliesst ihn, treibt ihn schliesslich in eine resignierte, ironisch-verächtliche Abkapselung.

Vier Ereignisse seiner Jugend sind Brennpunkte, zerstörerischer Wellenschlag im sonstigen Gleichmass seines Lebens, die entscheidend zum Zerbrechen seines Hauses beigetragen haben. Irgendwann in den dreissiger Jahren vergiftet sich seine Schwester Ursula, später freundet er sich in der Mittelschule mit Wanja an, einem vaterlosen, «slawisch versippten» Halbjuden. In dessen Gesellschaft kommt er mit dem Widerstand gegen Hitler in Berührung, seine Verhaftung durch die Gestapo, die den Kreis um Wanja schon seit längerer Zeit überwacht, lässt nicht lange auf sich warten. Nach der Freilassung durch einen Untersuchungsrichter, der ihm noch eine Chance geben will, folgt bald der Militärdienst und Kriegseinsatz bei den Fallschirmjägern. Die Stunde Null ist seine Desertation im