

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 47 (1968)
Heft: 5

Artikel: Splügenbahn : Schnellbahn mit einem Basistunnel
Autor: Abegg, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347372>

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: 22.01.2025

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

hoffen daher, hauptsächlich die Schlüsselstellung im Elysée zu halten. Aber auch das wird fraglich, wenn es zu einer Konfrontation zwischen Pompidou und Mitterrand kommen sollte. Das Tauziehen um de Gaulles Nachfolge wird dramatisch.

Walter Abegg

Splügenbahn: Schnellbahn mit einem Basistunnel

Zur Gründung des internationalen Komitees für eine Eisenbahn der Zukunft in Europa

In Lecco, Italien, trafen sich am Samstag, dem 6. April 1968, fünf Länder, Italien, Deutschland, Österreich, Fürstentum Liechtenstein und die Schweiz, zur Gründung des «Internationalen Komitees für die Splügenbahn». Der Rotary Club di Lecco lud uns zur Versammlung in den herrlichen Sitzungssaal der Volksbank von Lecco ein; Eröffnung des Treffens um 9.30 Uhr. Uns Schweizern stellte sich sofort die Frage: Kommen wir mit der Eisenbahn gleichentags dorthin? Leider ist dies *heute* nicht möglich. Wir wurden also auf das Auto verwiesen. Mit der Splügenbahn gemäss vorliegendem Projekt und einer Geschwindigkeit heute von 120 km/h (im Projekt sind Geschwindigkeiten von 160 km/h und höher vorgesehen) hätten wir Lecco von Chur aus in einer Stunde und sechs Minuten erreicht!

Ähnliche Berechnungen stellte zum Beispiel ein deutscher Eisenbahnfachmann an. Heute braucht der schnellste Zug von Mailand nach Augsburg via Gotthard laut Fahrplan genau zehn Stunden und eine Minute. Die Verbindung über die neue Splügenschnellbahn könnte, ebenfalls mit der Geschwindigkeit von 120 km/h gerechnet, in drei Stunden und vierzig Minuten hergestellt werden.

Es ist heute besonders erfreulich, dass wir gerade im SBB-Nachrichtenblatt 4/68 einen Leitartikel mit dem Titel «Die Eisenbahn der Zukunft» vorfinden. Die Eisenbahnen werden darin zu einer neuen Standortbestimmung aufgerufen. Der Artikel zeigt, welche Zukunftsbedeutung der Eisenbahn im fortschrittlichen Japan zugemessen wird. Die Fahrzeitverkürzung ist heute erstes Gebot. Für die Zukunft sind neue Fernstrecken ohne Bahnübergänge für Höchstgeschwindigkeiten von 250 km/h geplant. Wenn wir auch in der Schweiz nicht die gleichen Verhältnisse haben wie Japan, so dürfen wir doch infolge der allgemeinen Bevölkerungsvermehrung ebenfalls mit einer Verkehrszunahme auf der Schiene rechnen. Wir können dann im Eisenbahnverkehr wenigstens ähnliche Verhältnisse wie Japan schaffen, indem wir das grosszügige Splügenbahnprojekt für Europa verwirklichen.

Nun, die Fahrt mit dem Auto nach Lecco wurde gleich mit dem Nützlichen verbunden, der Besichtigung des Strassentunnels San Bernardino. Der neue Tunnel macht einen gewaltigen und bestechenden Eindruck. Ebenfalls die Zu- und Abfahrten zeigen imposante Kunstbauten und faszinierende Brücken. Die ganze Strecke zieht jedermann in seinen vollen Bann. Das Erlebnis ist bleibend und wird auch seine Früchte tragen. Der Strassentunnel wird und ist ein Anziehungspunkt. Die vergangenen Ostertage haben es bewiesen. Genau gleich wird es sich mit der Splügenbahn verhalten! Wir müssen heute mit der Eisenbahn Europa einen neuen, schnellen Verkehrsweg anbieten.

Die Tagung in Lecco wurde durch den Vizepräsidenten des italienischen Automobilklubs, Sig. Rusca, geleitet. Zu Beginn referierte Prof. Ing. Luigi Guagliumi über die neue vorgesehene Zufahrtlinie Mailand–Lecco–Chiavenna. Auch dieses Projekt liegt nun heute ausgearbeitet vor und wurde von der Elektro-Watt AG überprüft. Ein wesentlicher Hauptpunkt darin, die Zukunft des Strassenverkehrs, wurde berücksichtigt, indem für den Autoverlad Anlagen nach den modernsten Prinzipien vorgesehen wurden. Berechnungen haben ergeben, dass zum Beispiel Autozüge den Splügenbasistunnel in 15 Minuten durchfahren könnten.

In seiner Begrüssungsadresse legte Grossrat Jakob Schutz, Präsident des Schweizerischen Splügenbahnkomitees, die geschichtliche Entwicklung des Splügenprojektes dar. In bezug auf die Verkehrsentwicklung führte er unter anderem aus: Die starke Bevölkerungszunahme Westeuropas, die gewaltige Expansion der Wirtschaft sowie die Integrationsbestrebungen haben in den letzten Jahren einen schwunghaften Auftrieb des Güter-austausches wie des Reiseverkehrs mit sich gebracht. Das Verkehrsvolumen der internationalen Bahnlinien erhöhte sich deshalb sprunghaft, und vorab der Transitverkehr durch die Schweizer Alpen erlebte eine kaum geahnte Entwicklung. Dies veranlasste den Schweizerischen Bundesrat, eine Studienkommission einzusetzen, um die vier bestehenden Alpenbahnprojekte zu prüfen. Die Arbeiten dieser Kommission richten sich nach der technischen Konzeption der Schweizerischen Bundesbahnen. Wann diese Prüfungsergebnisse abgeschlossen werden, steht heute noch nicht endgültig fest.

Warum eigentlich eine neue Transitlinie durch den Splügen? Weil zwischen Gotthard und Brenner heute eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung fehlt. Eine Splügenbahn dient in gleicher Weise einer zeitgemässen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Entfaltung Italiens, Deutschlands und der Schweiz. Sie liegt im Interesse der europäischen Integrationsbestrebungen, sie wird neue Regionen erschliessen und erfüllt daher eine internationale Aufgabe.

Über die technischen Merkmale und Kosten orientierte Oberingenieur A. Schmid. Dank der guten Geologie auf der 62,3 km langen Strecke Lecco–Chiavenna ist beim Bau der Anlage mit keinen grossen Schwierigkeiten zu rechnen. Das Kernstück des ganzen Projektes ist natürlich der Alpen-

durchstich von 45,2 km Länge. Die Technik beim Tunnelbau hat sich weiter entwickelt, so dass wir heute ohne weiteres einen solchen Durchstich vornehmen können. Es ist dies heute kein grösseres Wagnis als seinerzeit der Gottharddurchstich. Mit zwei abgeteuften Schächten ist der Vortrieb an sechs Angriffsstellen möglich. Könnte man den Tunnel nicht noch schneller ausbrechen, indem man mehr Schächte setzen würde? Hier sind Grenzen gesetzt, denn pro Schachtbetrieb sind etwa 500 Spezialisten (Hilfspersonal nicht gerechnet) nötig.

Durch Berechnungen und Versuche wurden auch die Fragen betreffend Luftwiderstand und Belüftung abgeklärt. Wir müssen nämlich in so langen Tunneln nicht nur mit der Gebirgswärme rechnen, sondern dazu kommen noch Wärmemengen von Motoren, Getriebeverluste und Reibungen der Räder und Lager. Deshalb ist mit Inanspruchnahme der Schachtbauten eine künstliche Belüftung vorgesehen.

Die Geologie für diesen Tunnelbau ist günstig. Es konnte im Gegensatz zu allen andern untersuchten Projekten keinerlei «Schwimmendes Gebirge» festgestellt werden. Der Bau der Strecke Thusis–Chur bietet keine besonderen Schwierigkeiten.

Die Baukosten von Lecco bis Chur betragen 2100 Millionen Franken (Jahr 1965) und sind natürlich grösser als am Gotthard, wo der Tunnel allein mit 1110 Millionen Franken veranschlagt ist. Demgegenüber ist der gleich lange Splügentunnel auf 950 Millionen Franken berechnet. Das gesamte Projekt Lecco–Chur ist billiger als dasjenige von Tödi–Greina mit 2190 Millionen Franken und Gotthard West mit 2475 Millionen Franken. Mit allen andern Projekten gelangt man südwärts bis Biasca oder Lugano. Aber mit dem Splügen ist man in Lecco, am Rande der lombardischen Ebene.

Herr Regierungsrat Dr. Gion Willi überbrachte die Grüsse der Bündner Regierung und erklärte unter anderem: Die Verwirklichung der internationalen Transitbahn durch den Splügen würde nicht nur die aufstrebenden italienischen und deutschen Wirtschaftsgebiete nördlich und südlich des Alpenwalles einander näher rücken, sondern auch der bis anhin im Transitverkehr zu kurz gekommenen Ostschweiz und insbesondere dem Kanton Graubünden den lang ersehnten Anschluss bringen. Auch der Vertreter des Vorarlbergs von Österreich, Landesrat Martin Müller, Mitglied der vorarlbergischen Landesregierung, und der des Fürstentums Liechtenstein, Dr. Alfons Goop, äusserten sich im gleichen Sinne.

Der Vertreter Deutschlands, Landratspräsident Dr. Münch aus Ravensburg, erklärte, dass der neue Verkehr von der Splügenbahn auf den deutschen Anschlussstrecken ohne weiteres übernommen werden könnte. Die Verwirklichung dieses Projektes wäre für weite Teile Süddeutschlands von epochaler Bedeutung und könnte in der Landesentwicklung erhebliche Impulse auslösen. Das Gutachten der Hochschule St. Gallen berücksichtigt die internationalen Beziehungen nur am Rande, deshalb hat das deutsche

Splügenbahnkomitee beschlossen, ein verkehrswissenschaftliches Gutachten erstellen zu lassen. Eine vorausschauende Verkehrspolitik muss dafür Sorge tragen, dass die Verkehrseinrichtungen den wachsenden Anforderungen genügen können. Dass letzteres nicht in jedem Falle geschah, können wir zum Beispiel täglich auf unseren Strassen feststellen. Dr. Münch widerlegte den Kritikern der Splügenbahn, dass es in Deutschland nur einen interessanten Wirtschaftsraum gäbe, nämlich das Ruhrgebiet. Die Zahl der Industriebeschäftigten von Bayern und Baden-Württemberg zusammen ist höher als diejenige von Nordrhein-Westfalen und betrug Anfang 1967 2 823 000 gegenüber 2 769 000 in Nordrhein-Westfalen. Der Industrieumsatz Nordrhein-Westfalens ist 1966 mit 132,6 Milliarden DM zwar noch höher als derjenige von Bayern und Baden-Württemberg mit 117,9 Milliarden DM. Hier darf aber die Entwicklungstendenz nicht ausser acht gelassen werden; während im Jahre 1960 Bayern und Baden-Württemberg im Industrieumsatz gegenüber Nordrhein-Westfalen noch um 25 Prozent zurücklagen, betrug der Unterschied im Jahre 1966 nur noch 11 Prozent. Inzwischen haben die beiden süddeutschen Länder zweifellos noch mehr aufgeholt. Der süddeutsche Raum sieht einer hoffnungsvollen wirtschaftlichen Entwicklung entgegen. Wenn wir dann noch die stürmische Entwicklung des deutsch-italienischen Warenaustausches berücksichtigen, können wir uns mit voller Überzeugung für das Splügenbahnprojekt einsetzen.

Die Vertreter Italiens stellten sich einhellig hinter das Splügenbahnprojekt. So unter anderem auch der Stadtpräsident von Como sowie der Abgeordnete der Stadt Mailand. Ganz erfreulich war, dass sich der Präsident des Splügenstrassentunnel-Komitees für eine Splügenschnellbahn einsetzte. Ein weiterer interessanter Aspekt zeigte Wasserstrassen-Bauingenieur Noe auf, indem er eine Verbindungsmöglichkeit zwischen Splügenbahn und der Binnenschiffahrt der Lombardei präsentierte.

Am Schluss dieser Tagung in Lecco wurde folgende protokollarische Erklärung abgegeben:

Vertreter aus Deutschland, Italien, dem Vorarlberg (Österreich), dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz haben beschlossen, *ein internationales Komitee* zur Verwirklichung des Projektes einer internationalen Nord-Süd-Bahnverbindung (Flachschnellbahn) im Raume Zürich/Bodensee-Chur-Chiavenna-Lecco-Mailand mit Splügen-Basistunnel zu gründen.

Die Verwirklichung dieser neuen Nord-Süd-Bahnverbindung, die nach den neuesten Kriterien und Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik geplant ist, entspricht den Anforderungen des heute schon sehr grossen Eisenbahnverkehrs und der künftigen Entwicklung der Bedürfnisse für die Beförderung von Gütern, Motorfahrzeugen und Personen; sie ist unabdingbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Erschliessung von überaus wichtigen Grossräumen nördlich und südlich der Alpen.

Die Unterzeichneten setzen sich das Ziel, die projektierte Flachschnellbahn durch den Splügen in europäischem Rahmen zu fördern und gegen-

über den politischen Behörden und wirtschaftlichen Organen ihrer Länder mit allem Nachdruck zu vertreten.

Wir wollen hoffen, dass wir die Verkehrsprobleme in Europa für die Zukunft zur Zufriedenheit aller Verkehrsträger lösen können. Wir müssen heute schon dem drohenden Verkehrschaos zu Leibe rücken. Deutschland besitzt bereits einen «Leber-Plan». Vielleicht kommt die Schweiz auch bald mit einem «Bonvin-Plan»! Jedenfalls haben die europäischen Eisenbahnen ihren Einsatz zur Lösung dieser Probleme verstärkt. Die UIC (Union Internationale des Chemins de fer) hat kürzlich einen Ausschuss für Planungsforschung ins Leben gerufen. Seine Aufgabe ist, ein neues Bild von der Eisenbahn im künftigen europäischen Rahmen zu entwerfen.

Im Norden Europas bewundern wir heute die Vogelfluglinie; wann bestaunen wir im Süden die Splügen-Flachschnellbahn?

Internationale Transitbahn durch den Splügen, die moderne europäische Verkehrsschlagader Nord-Süd, ein Inbegriff und Ausdruck des zukunftsgläubigen europäischen Geistes in Völkerversöhnung, Wirtschaft und Technik.

Werner Egli

Camille Huysmans: ein Jahrhundert des Sozialismus

Camille Huysmans, Ende Februar 1968 mit 97 Jahren in Antwerpen verstorben, ist der älteren Generation wohl bekannt. Im Jahre 1904 wurde er auf Vorschlag von August Bebel zum Sekretär der Zweiten Internationale gewählt. In dieser Eigenschaft sorgte er dafür, dass diese Organisation viel mehr als nur ein neuer Briefkasten wurde. So half er wesentlich mit, den Sozialistischen internationalen Kongress von 1912 in Basel zu organisieren. Zum letztenmal für lange Jahre erhob sich hier die Stimme für den gefährdeten Weltfrieden. Diese Stimme wurde schon zwei Jahre später und nach dem Attentat auf Jean Jaurès durch den Ersten Weltkrieg (1914–1918) im Blute erstickt.

Schon im Jahre 1905 hatte Camille Huysmans, zusammen mit dem späteren sowjetrussischen Aussenminister Litwinow, geheime Waffenlieferungen an die russischen Revolutionäre getätigt. Bürgermeister von Antwerpen bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, stellte er sich der niederländischen Exilregierung in London zur Verfügung und wurde nach Kriegsschluss 1946/47 belgischer Premierminister. Er stand mit all den bekannten Namen der damaligen sozialistischen Bewegung in enger Ver-