

tragte die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, einlässliche Erhebungen und Berechnungen darüber anzustellen, in welchem Umfange die projektierte Bahnverbindung Schaan-Ragaz-Landquart die schweizerischen Bahninteressen schädige. Zugleich fragte das Eisenbahndepartement das Initiativkomitee von Ragaz-Maienfeld an, ob es nicht geneigt wäre, sein Konzessionsgesuch auf die Strecke Ragaz-Landquart zu reduzieren. Das Initiativkomitee erklärte jedoch in seiner Antwort vom 9. Juli 1907, daß es an dem Projekte Liechtenstein-Grenze-Landquart festhalten müsse, weil beim reduzierten Projekte weder die Gemeinden Maienfeld und Gläsch noch der Kanton Graubünden sich mit einer Subvention beteiligen würden.

Ueber Intervention des Ragazer-Komitees hatte die Bundesversammlung beschlossen, eine kommissionelle Begehung der in Frage kommenden Strecke vorzunehmen. Das geschah dann auch am 29. August 1907, wo die schweizerischen Kommissionsmitglieder, an ihrer Spitze Bundesrat Zemp, Dr. Calonder, Präsident des Ständerates, Vital, Präsident des Nationalrates, sowie Weissenbach, Generaldirektor der Bundesbahnen, im Ganzen 32 Herren, bei uns erschienen, um gemeinsam mit den Vertretern der fürstlichen Regierung und des liechtensteinischen Bahnkomitees die Strecke von Gläsch bis nach Schaan in Augenschein zu nehmen.

Mittlerweile hatte auch die Presse sich immer intensiver mit der Konzessionsfrage beschäftigt. Unter den beachtenswerten gegnerischen Auslassungen sind besonders mehrere größere Artikel in der „Neuen Zürcher-Zeitung“ und in den „Basler Nachrichten“ zu nennen, gegen deren Ausführungen der Direktor der Südostbahn A. Laubi eine fachmännische Widerlegung veröffentlichte.

Die ganze Angelegenheit wurde dann noch im Gegensatz zu der wirklichen Sachlage mit dem gerade in Rede stehenden Splügenbahnprojekte verquickt und aus der bescheidenen kleinen Bahn, die doch nur als Lokalbahn gedacht war, eine große Konkurrenzbahn gemacht. Man rechnete sogar — weit übertrieben — heraus, daß durch dieses Lokalbähnle den Schweiz. Bundesbahnen ein jährlicher Entgang von nahezu $\frac{1}{2}$ Mill. Franken erwachsen könnte. Unter dem Einflusse dieser künstlich erregten Stimmungen, die offenbar von der Generaldirektion der Bundesbahnen und zum Teil aus Mißverständnis, auch von den Gegnern der Splügenbahn besonders