

Unnachgiebige SBB

Es blieb aber bei der Frontalopposition der SBB. Wenn es sich nur um eine Fortsetzung der Rhätischen Bahn handeln würde, könnten die Bundesbahnen darauf verzichten, gegen das Projekt Stellung zu nehmen, hielt SBB-Generaldirektor Plazid Weissenbach in der Vernehmlassungsantwort am 23. Juni 1905 fest. Hier aber handle es sich um eine internationale Linie. Gefährlich sei primär *«die Erstellung einer direkten Verbindung mit dem Bodensee und weiter nach Süddeutschland, unter Umgehung der Bundesbahnen und der Schweiz»*.⁴ Die Stellung der SBB gegenüber ausländischen Bahnen werde mit dieser Konkurrenzlinie erheblich erschwert. Die SBB ersuchten das Eisenbahndepartement zuhänden der Bundesversammlung, die Ablehnung dieses Konzessionsgesuchs zu beantragen.

«Unbegreiflich, kleinlich, engherzig»

In einem zwölfseitigen Brief zeigte sich das siebenköpfige Initiativkomitee erstaunt über die harsche SBB-Reaktion: Es gehe darum, diese Konzessionsbewerbung *«nicht nach kleinlichen, engherzigen Rücksichten»* zu beurteilen, *«sondern nach weit ausschauenden, das Ganze und längere Zeiträume umfassenden Gesichtspunkten. Wenn wir solche bei der Generaldirektion der SBB nicht finden, so suchen wir sie beim hohen Bundesrat und in der Bundesversammlung»*.⁵

Diesem siebenköpfigen Komitee gehörten folgende Personen an: Theophil Sprecher von Bernegg (Präsident bis 1907), Kantonsrat Fridolin Simon, Mitbesitzer des Grand-Hotel Quellenhof in Bad Ragaz, Landammann Paul Tanner aus Maienfeld, Regierungsrat Theophil Marugg aus Fläsch, Ingenieur Hans von Gugelberg aus Maienfeld (Präsident ab 1907), Gemeindevorstand Bernhard Rist aus Ragaz sowie Gemeinderat Josef Bonifaz Riederer, ebenfalls aus Ragaz.

Das Komitee betonte nochmals eindringlich, beim vorliegenden Projekt handle es sich um eine schmal-spurige Lokalbahn. Einzig die SBB-Strecke Sargans-Buchs könne als internationale Verkehrslinie gelten: *«Hier verkehren die Schnellzüge Paris–Wien»*. Der Einfluss des internationalen Reiseverkehrs auf die geplante Schmalspurbahn wurde von den Initianten als derart marginal betrachtet, dass sie diesen nicht einmal in ihre Finanzberechnungen eingeplant hatten.

Bundesrat schützte SBB-Interessen

Die Replik der SBB auf diese Eingabe folgte prompt und bissig. Man halte an den Erklärungen vom 23. Juni 1905 fest. Wie üblich, wurden die beteiligten Kreise (Bundesrat, Konzessionsbewerber, Kantone) jeweils gegenseitig mit Kopien informiert. Weil es noch keine anderen Vervielfältigungsmöglichkeiten gab, mussten diese Briefe jeweils mit Schreibmaschine und vor der Jahrhundertwende noch immer mit Feder und Tinte peinlich genau vervielfacht werden.

Besonders pikant: Im Eisenbahndepartement kürzte, respektive schönzte man die SBB-Replik, indem herabwürdigende Passagen gegenüber Österreich und der Rhätischen Bahn in den Kopien weggelassen wurden.

Liechtensteins starke Argumente

In einem 16-seitigen Memorandum, überschrieben mit «Pro memoria», sprach sich die liechtensteinische Regierung am 16. Januar 1906 mit Nachdruck für den Bau der Schmalspurbahn von Landquart nach Schaan aus. Die *«schon längst lebhaften Bestrebungen, bessere Verkehrsverbindungen zu erhalten»*, würden bei der Umsetzung des Projektes *«in befriedigender Weise verwirklicht»*. Politisch und taktisch geschickt, wurden aber nicht die Vorteile für das Fürstentum, sondern jene für die Schweiz hervorgehoben. Kritik fehlte trotzdem nicht. So habe die SBB-Generaldirektion *«offenbar ausser Betracht gelassen, dass der Fremdenverkehr in der Schweiz gerade wegen der vielen Konkurrenzlinien eine so bedeutende Ausdehnung erfahren hat.»* Und weiter: *«Durch den Ausbau der Rhätischen Bahn nach Davos und nach dem Engadin erhielt die Rheintallinie der Bundesbahnen einen sehr erheblichen und ihr vorteilhaften Zufluss. Und nun, wo es sich darum handelt, der Rhätischen Bahn durch Ermöglichung des Anschlusses an die österreichischen Staatsbahnen in Schaan die Gelegenheit zu einer vorteilhaften Entwicklung zu eröffnen, sind es gerade die Bundesbahnen, welche einen solchen Vorteil zu verhindern suchen.»*

Auch die St. Galler Exekutive kam nicht ohne Kritik davon: Lakonisch stellte die fürstliche Regierung fest: *«Die Motive der Beschlussfassung des Regierungsrates in St. Gallen stehen auf sehr schwachen Füßen»*. In Liechtenstein war man überzeugt, dass die projektierte Bahn schweizerische Interessen nicht benachteilige, sondern geradezu fördere. Das liechtensteiner Memorandum endete mit deutlichen Worten: