Zeitschrift: as. : Archäologie Schweiz : Mitteilungsblatt von Archäologie Schweiz = Archéologie Suisse : bulletin d'Archéologie Suisse = Archeologia Svizzera : bollettino di Archeologia Svizzera

Herausgeber: Archäologie Schweiz

Band: 33 (2010)

Heft: 2-de: Menschen in den Alpen : die letzten 50000 Jahre in der Schweiz

Artikel: Von der Teufelsbrücke zu "AlpTransit"

Autor: Aerni, Klaus / Benedetti, Sandro

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-176944

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Von der Teufelsbrücke zu «AlpTransit»

Klaus Aerni, Sandro Benedetti

Im Laufe der Geschichte haben die Menschen das Überschreiten der Alpen durch das Verbessern der natürlichen Gegebenheiten des Geländes zu gebahnten Pfaden, Saumwegen, Fahrstrassen und Eisenbahnen erleichtert. Mit den modernen Tunnels wird der Transitverkehr beinahe ganz von der bisherigen Anpassung an das Relief gelöst.

Abb. 1
Die Teufelsbrücke in der Schöllenen (UR). Aquarell von William Turner (1802). Die dargestellte Brücke wurde kurz zuvor gebaut; der Vorgängerbau war am 15. August 1799 in den Kämpfen zwischen den Franzosen und den Russen (österreichische Brigade Simbsen) zerstört worden.

La Punt dal Diavel en la Scalina (UR). Aquarel da William Turner (1802). Il maletg mussa la punt construida curt temp avant; l'antecessura era vegnida destruida ils 15 d'avust 1799 en las battaglias tranter ils Franzos ed ils Russ (brigada austriaca Simbsen).

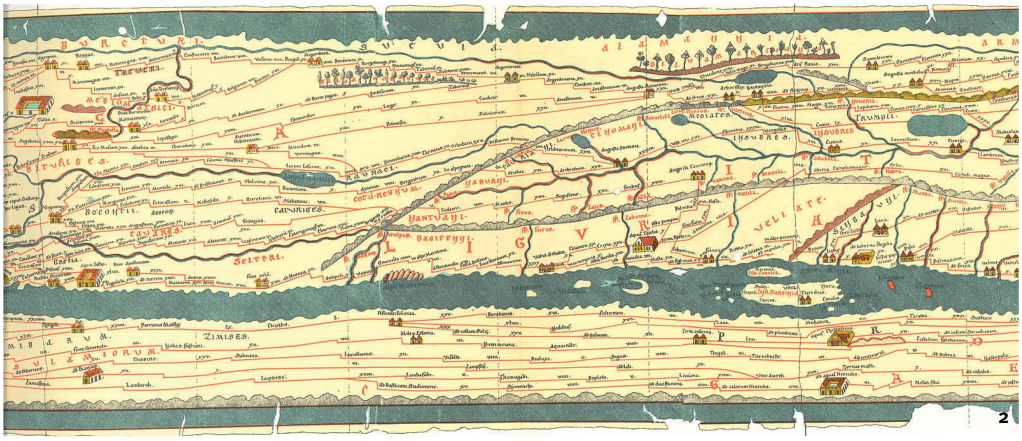


Abb. 2
Die Alpen trennen auf der spätantiken Tabula Peutingeriana als kammartige Linie Norden und Süden. Einzig der Kleine St. Bernhard (*In alpe graia*), der Grosse St. Bernhard (*In Summo Pennino*) sowie die Pässe im Raum Graubünden sind eingetragen.

*Sin la Tabula Peutingeriana da l'antica tardiva spartan las Alps sco lingia da crests nord e sid. Inscrits èn sulettamain il Pitschen S. Bernard (*In alpe graia*), il Grond S. Bernard (*In Summo Pennino*) sco er ils pass en il territori dal Grischun.*

Die Alpen als Gebirge und Lebensraum

Auf der Tabula Peutingeriana, einer spätrömischen Karte der gebräuchlichen Verkehrslinien, sind die Alpen so gezeigt, wie sie die Zeitgenossen empfanden: als eine gewaltige Mauer, die nur dort überstiegen werden konnte, wo die Natur es gestattete. In der Schweiz weisen die Alpen zwei durchgehende Gebirgszüge auf, getrennt von der inneralpinen Talfurche Wallis-Urserental-Graubünden. Dabei kommt dem Gotthard eine besondere Bedeutung zu: Nach der Überwindung der Schöllenenschlucht zwischen Uri und Urseren konnten die Alpen seit dem frühen 13. Jh. auf einem einzigen kurzen Pass überschritten werden (Einpassroute).

Wege entstehen indem wir sie gehen – das lokale und regionale Wegnetz

Die Grossformen des alpinen Reliefs haben zwar die Hauptverkehrslinien vorgezeichnet, für den menschlichen Alltag in der vorindustriellen Zeit war jedoch das lokale Wegnetz wichtiger, das die Wirtschaftsräume der einzelnen Gemeinden erschloss.
Diese lokalen und regionalen Wirtschaftswege waren anfänglich nicht gebaute Wege, sondern Trampelpfade. In ihrem Verlauf im Gelände waren sie sorgfältig an die natürlichen Bedingungen angepasst, die sich durch den geologischen Untergrund, den Risiken der Gewässer und aus dem klimatischen Jahresverlauf ergaben. Die Anpassung des Verkehrs an die wechselnden Bedingungen des Jahreslaufes gingen so weit, dass oft im Sommer und Winter nicht dieselben Wege benutzt wurden.

Der Saumverkehr

Der Transport in Etappen und als Direkttransport (Strackfuhr)
Die lokalen und regionalen Wegnetze waren überlagert von Transitlinien, deren Qualität sich oft kaum von jener der Lokalwege unterschied. Bei schwie-

Abb. 3
Saumtiere am schneebedeckten Nordhang des Grimselpasses am 1.8.1770. Im Vordergrund das Grimsel-Hospiz, am Hang mehrere Wegspuren («Einbahnverkehr» im Tiefschnee) und Saumtierkolonnen. Auf dem Passübergang sind drei eingesetzte Stangen erkennbar, die bei schlechter Sicht die Orientierung ermöglichen. Aquarell von William Pars (1770).

Animals da sauma sin la spunda vers nord dal Pass dal Grimsel cuverta cun naiv il 1.8-1770. Davantvart l'ospizi dal Grimsel, sin la spunda plirs fastizs da senda («traffic a direcziun unica» en naiv frestga) e colonnas d'animals da sauma. Sin il pass pon ins vesair trais pitgas che pussibiliteschan l'orientaziun en cas da trid'aura. Aquarel da William Pars (1770).

Bau der wichtigsten Fahrstrassen.

1800-05	Simplon
1818-23	San Bernardino
1823	Splügen
1829-30	Gotthard
1820-40	Julier-Maloja
1963-66	Albula
1861	Baubeschluss Militärstrassen
1863	Oberalp
1864-66	Furka
1863-64	Axenstrasse
1891-94	Grimsel
1897-99	Klausen
1938-46	Susten

rigen Passagen jedoch mussten Wege gebaut und Brücken erstellt werden. Dies verursachte den anliegenden Gemeinden grosse Kosten, die durch einen Wegzoll auf die Durchreisenden und die Transitgüter umgelagert wurden. Je nach regionalem politischem System hatten sich verschiedene Arten des Transportes herausgebildet. Prinzipiell standen sich die Interessen zweier Gruppen gegenüber: diejenigen der einheimischen Säumer und jene der Handelsleute. Die ganze Saumwegstrecke gliederte sich in die Unterhaltsstrecken der einzelnen Gemeinden. Die Arbeiten wurden im Gemeinwerk oder im Auftragsverhältnis (z.B. Schmiedearbeiten) verrichtet. Daraus leiteten die Gemeinden für ihre Bürger das Recht ab, den Transport auf ihrem Gebiet monopolartig zu besorgen: der Warenverkehr gestaltete sich zu einem Etappentransport. Die Güter wurden von Gemeinde zu Gemeinde, von Port zu Port befördert. In der Gemeindesust wurden die von Säumern der Nachbargemeinde herantransportierten Waren eingelagert und vom Ballenteiler am nächsten Tag oder später den eigenen Säumern zur Spedition in die Sust der nächsten Gemeinde übergeben. Dieses genossenschaftliche Portensystem (Rodbetrieb) verschaffte der lokalen Bevölkerung einen willkommenen Zusatzerwerb, der ihren Interessen und Möglichkeiten entsprach. Das Portensystem befriedigte in keiner Weise die Handelsleute, die aus Zeitgründen an einem durchgehenden Verkehr interessiert waren. Sie bevorzugten daher den direkten Transport, wozu sie auswärtige Säumer einstellten. Diese Transportart, durch die sie die Waren direkt von Flüelen nach Magadino am Langensee, von Chiavenna nach Chur oder von Sitten nach Domodossola befördern liessen, hiess Strackfuhr oder Direktfuhr.

Der Etappentransport und der direkte Transport wirkten sich auf die Gemeinden finanziell unterschiedlich aus. Die Gemeindesäumer mussten sich als Dorfgenossen am Gemeinwerk und damit am Wegunterhalt beteiligen und wurden im Portensystem durch die Einnahmen als Säumer entlöhnt. Die Stracksäumer dagegen nutzen die Wege, ohne sich am Gemeinwerk zu beteiligen. Sie hatten daher eine Abgabe zu entrichten, die als «Fürleite» bezeichnet wurde. Zwischen den beiden Varianten «Portensystem» und «Strackfuhr» gab es Mischformen.

Auswirkung der Verkehrssysteme und Verkehrsbeziehungen auf die Entwicklung der Bergtäler

Die lokalen Verkehrssysteme dienten primär den mehr oder weniger geschlossenen Wirtschaftsräumen abseits der Transitlinien. Durch die Zunahme der Bevölkerung seit dem Mittelalter und die seit dem 13./16. Jh. einsetzende Klimaverschlech-terung verschmälerte sich die landwirtschaftliche Basis. Um der drohenden Not auszuweichen, blieben einzig die Abwanderung (Söldner), die Aufteilung der Heimwesen und die noch detailliertere Regelung der Nutzungsrechte im Rahmen der Dorfstatuten. Diese Erstarrung des Bewirtschaftungssystems liess keinen Spielraum für Innovationen zu. Diese Situation war für weite Gebiete der inneralpinen Schweiz in den Kantonen Wallis und Graubünden charakteristisch bis nach dem Zweiten Weltkrieg.

Anders verlief die Entwicklung in den nördlichen Alpentälern, die im Unterschied zum trockenen, inneralpinen Raum ein feuchteres Klima aufwiesen und durch breite Täler mit dem für den Getreideanbau günstigeren Mittelland verbunden waren. Der politische Zusammenschluss der Kantone der Innerschweiz und der Täler des späteren Berner Oberlandes mit den aufstrebenden Städten des Mittellandes im Kampf gegen Habsburg im 13. Jh. öffnete den Alpenbauern den Weg auf die städtischen Verbrauchermärkte. Hier konnten sie Vieh und Käse gegen Getreide eintauschen. Der Über-

Abb. 4
Wegpflaster im Aufstieg zum Griesgletscher (VS, Goms) oberhalb Rothärd (2330 m ü.M.). Baumaterial und Bautechnik entsprechen bis ins Detail dem Saumweg über die Grimsel. Beide Wege waren Teile jenes Weges, den die Kirchgemeinde Münster nach dem Vertrag von 1397 zu bauen und zu erhalten hatte. Das abgebildete Wegstück wurde 1963/64 beim Bau der Staumauer Gries zerstört (die Abb. datiert vom 11.8.1963).

Sulada sin via vers il glatscher dal Gries (VS, Goms) sur Rothärd (2330 m s.m.). Material e tecnica da construcziun correspundan fin en detagl a la senda da sauma sur il Grimsel. Omaduas sendas appartegnevan a la via che la plaiv da Münster aveva da construir e mantegnair tenor il contract dal 1397. La part da la senda sin quest maletg è vegnida destruida cun la construcziun dal mir da fermada Gries il 1963/64 (l'illustraziun datescha dals 11-8-1963).

Abb. 5
Der Weg über den Gemmipass in der Steilwand 1,5 km NE von Leukerbad und 1,625 km NE der Seilbahnstation Leukerbad-Gemmi. Die Gemmiwand ist aus horizontal liegenden Felsbänken aus Kalk aufgebaut. Der heute benutzte Weg ist im besonnten Teil der Aufnahme als weissgraues Band und im Schatten als schwarzes Band erkennbar. Der Weg ist von 1739/41 von Tirolern ausgesprengt worden. Der mittelalterliche Weg verlief in den Felsritzen und auf den Felsbändern. Er konnte von Beobachtungsposten aus kontrolliert werden und enthielt eine abwerfbare Brücke.

La senda sur il Pass dal Gemmi en la paraid stippa 1,5 km nordost da Leukerbad e 1,625 km nordost da la staziun da la pendiculara da Leukerbad-Gemmi. En la paraid dal Gemmi è la senda construida cun stgalims da grip da chaltschina. Il trutg utilisà oz cumpara en il sulegl sco ina filischella alv grischa ed en la sumbriva sco ina filischella naira. Tirolais han siglientà il trutg ord la paraid il 1739/40. Dal temp medieval manava la senda tras las sfendaglias e las strivlas dal grip. Ella disponiva d'ina punt distatgabla e pudeva vegnir controllada da posts d'observaziun.

gang zum Marktsystem ermöglichte ihnen damit die landwirtschaftliche Spezialisierung auf Rinderhaltung und Viehhandel. Am Übergang zum 15. Jh. setzte der Handel mit Butter ein, die später als gesalzene Schiffsbutter in die grossen Hafenorte exportiert wurde. Vom Greyerzerland breitete sich als dritte Innovation die Fabrikation von Hartkäse aus (erste Erwähnung 1312). Sie wurde im 16. Jh. vom benachbarten Berner Oberland, vom Emmental und von der Innerschweiz übernommen.

Förder- und Hemmfaktoren für den Passverkehr

Die Politik als Entscheidungsfaktor kann sowohl neue Verkehrslinien schaffen wie auch die Nutzung bestehender Verbindungen verhindern. Ein positives Beispiel ist der Ausbau der Passlinie Gries-Grimsel. 1397 beschlossen die Stadt Bern, die Kirchgemeinde Münster im Goms und die Leute des Pomatt/Val Formazza (I) und des Eschentals/Val d'Ossola (I), «die strasse der koflütten von Lamparten und ander, wa si harkoment mit ir kofmanschatz, ze legen dür ünser gebiet». Bern übernahm Bau und Unterhalt der Strasse im Haslital bis und mit dem Hospiz, die Walliser bauten von dort die Strecke bis auf den Griespass, und die Pomatter und Eschentaler errichteten den Anschluss nach Süden.

Technische Innovationen: Das Sprengpulver am Gotthard und an der Gemmi

1554 soll in Schio, in der Republik Venedig, der Zugang zu Erzgängen mit Schwarzpulver ausgesprengt worden sein. 1695/96 sprengten die Bündner Peter Zur und Peter Tscher von Thusis einen Weg durch den «Bündnerstein» nördlich von Bergün.

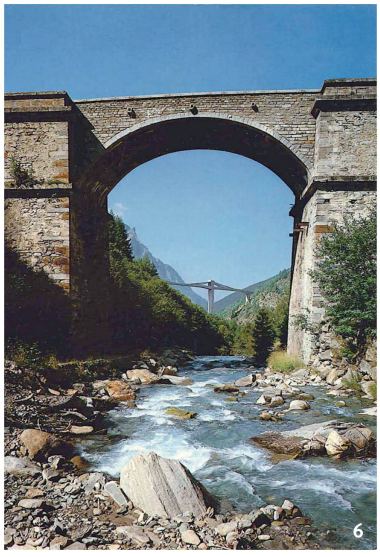
Eine schwierige Wegpassage am Gotthard war das Engnis zwischen Andermatt und der Teufelsbrücke. Hier wurde der Saumweg als hölzerner Steg an der senkrechten Wand der Schlucht an eisernen Ketten aufgehängt. Die urkundliche Bezeichnung «Twärren-Brigg» weist auf die quer zum Wasser verlaufenden Bretter der Brücke hin. In der andauernden Wassergischt verfaulte das Holz rasch. Daher musste der «Stiebende Steg» alljährlich ausgebessert oder erneuert werden. Der Tessiner Pietro Morettini, der sich bis 1703 in Frankreich als Festungsbaumeister hatte ausbilden lassen, erhielt 1707 den Auftrag, den Stiebenden Steg durch einen Tunnel zu ersetzen. Die Arbeit am 60 m langen «Urnerloch» wurde 1708 beendet.

Der heutige Gemmipass verdankt seine Entstehung der Sprengkunst von Tiroler Bergleuten. An der Gemmi bestehen zwei Übergänge: Der «Gemmipass» in der Daubenwand mit 2322 m ü.M. und östlich der Plattenhörner die «Alte Gemmi» auf 2725 m ü.M. Die ältesten archäologischen Funde in der Nähe der beiden Pässe stammen aus der jüngeren Eisenzeit und wurden auf der Clabinualp südlich der Alten Gemmi gefunden. Historisch belegt ist ein Weg 1252.

Der Gemmipass war ein gebahnter Fussweg und für Tiere nicht gangbar; vermutlich führte er stellenweise über Leitern. Der Weg wurde 1549 verbessert. 1739 begannen die Besitzer der beiden Bäder in Leukerbad, den Bau eines neuen Weges. Die über eine etwa 30 m hohe

Abb. 6
Alte und neue Ganterbrücke auf der Nordseite des Simplonpasses. Die Ganterbrücke im Vordergrund stammt aus napoleonischer Zeit. Zwischen den gemauerten Widerlagern spannte sich ein hölzerner Brückenbogen mit einer Fahrbahn aus Holz, damit bei drohender Kriegsgefahr die Strasse rasch abgebrochen werden konnte. 1933 wurde erhielt die Brücke den heutigen Steinbogen. 1960 wurde die Simplonstrasse als N9 in das Nationalstrassennetz aufgenommen.

La veglia e la nova Punt dal Ganter en la vart dal nord dal Pass dal Simplon. La Punt dal Ganter davantvart datescha dal temp da Napoleon. D'in cuntrafort da mir a l'auter sa stendeva in artg da lain cun ina puntera da lain per ch'il vial possia vegnir destruì spert en cas da guerra. Il 1933 è l'artg da lain vegnì remplazzà cun in artg da crap. Il 1960 è la via dal Simplon vegnida recepida en la rait da vias naziunalas sco N9.



Felswand zwischen Varen und Rumeling führende «Varnerleiter» wurde ersetzt durch einen in die Felsen gesprengten 1,5 m breiten Weg. Am Fuss der Felswand orientiert die Inschrift: «Meister Partlme Kraniger gebirtig in dem Tirol 1739». Im Juli 1741 inspizierten Abgeordnete aus Bern, das den Bau mitfinanzierte hatte, den Weg in der Daubenwand. Sie berichteten, dass dieser «völlig fertig und also beschaffen seye, dass man ganz sicher zu pferd die Gemmi hinunter ins Bad reiten, und 2 beladne Pferd neben einander passieren können».

Das Klima als wirkende Kraft für den Passverkehr

Im mittelalterlichen Klimaoptimum von 900 bis 1300 verschob sich in den Alpen die Vegetationsgrenze bergwärts. Damit vergrösserten sich beidseits des nördlichen und des südlichen Alpenkammes die Weideflächen.
Grosse Probleme entstanden in der Kleinen Eiszeit, vor allem zwischen 1560 und 1695. Der Chronist Sebastian Münster berichtet, dass sich im Mai 1595 im Theodulgletscher etwa 6 «Werkschueh» breite Spalten gebildet hätten, so dass man mit grosser Gefahr «ein bruck mit Träm und Tilen» (Baumstämmen) darüber gemacht habe. In jenem Jahr hätten die Säumer erst am 18. Juni den Weg benutzen können. Im Laufe des 19. Jh. nahmen Warenverkehr und Viehexport ab. Mit der Eröffnung der Schmalspurbahn Visp-Zermatt endete 1891 der Saumverkehr über den Theodul. Bereits zu Beginn der Kleinen Eiszeit wurde es schwierig, vom Mittelwallis aus die hochgelegenen Pässe nach Italien zu benutzen: das Rhonetal wurde wegen der Hochwasser der Rhone und den Räubern im Pfynwald unsicher. Daher bildete sich Richtung Italien eine neue «Sammelschiene» aus. Sie führte von Sierre durch das Val d'Anniviers und über den Meidpass oder die Forcletta ins Turtmanntal und danach über den Augstbordpass nach St. Niklaus und Zermatt zum Theodulpass. Der Augstbordpass verlor zu Beginn des 19. Jh. durch den Strassenbau im Rhonetal seine Bedeutung.

Die Fahrstrassen

Die erste fahrbare Strasse im Wallis entstand um 40 n.Chr. unter Kaiser Claudius und führte über den Grossen St. Bernhard. Sie wurde bis in die spätrömische Zeit unterhalten. Der Übergang wurde auch später benutzt; er erhielt vom 13. Jh. an eine wachsende Konkurrenz durch den Simplon. Noch um 1800 war allein das Rhonetal vom Genfersee nach Brig und die Zufahrt zum Grossen St. Bernhard bis Sembrancher befahrbar. Der Wagenverkehr war mühsam, denn häufig zerstörten die Hochwasser der Rhone und ihrer Seitenflüsse die Uferdämme und die Wege.
Das war die Situation, als Napoleon Bonaparte im Mai 1797 von der Walliser Regierung den freien Durchzug seiner Truppen nach Oberitalien forderte. Er dekretierte 1800 den Bau einer Fahrstrasse über den Simplon «pour faire passer les canons». Die Strasse über den Pass wurde 1805 fertig. 1815 erbte sie der Kanton Wallis, erst nach 1835 begann der Strassenbau in einzelnen Seitentälern.

Von der Postkutsche zur Eisen- und Autobahn

Nach 1860 wuchs die Zahl der Touristen. Neue Strassen wurden errichtet und bisherige zu Kutschenstrassen ausgebaut. Neue Hotels entstanden in immer höheren Lagen. Nach 1900 wurden die Postkutschen allmählich durch die Postautos abgelöst. Der Erste und später der Zweite Weltkrieg dämpften die Entwicklung im Tourismus.
Die Zeit der Eisenbahnen begann in der Schweiz 1846 mit dem Bau der «Spanischbrötlibahn» zwischen Zürich und Baden. Das Wallis wurde von Frankreich her mit der zielorientierten «Ligne d`Italie» erschlossen, die 1860 Sion und 1878 Brig erreichte. Eine neue Zeit kündete sich mit der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882, des Simplontunnels 1898/1905 und 1913 des Lötschbergtunnels an.

Abb. 7
Furkastrasse mit Postauto auf 2020 m ü.M. in der Kurve unterhalb des Hotels Belvédère. Im Hintergrund der Rhonegletscher. Die Ablösung der Kutschen durch Postautos hat auf den Pässen Grimsel, Furka und Oberalp 1921 stattgefunden. Die Strasse ist talseitig durch Randsteine mit aufgeschraubten Hölzern abgegrenzt und bergseits mit einer kleinen Trockenmauer eingefasst. Auf der Innenseite der Kurve stand damals noch der Kilometerstein Nr. 56 (von Brig).

Via dal Furca cun auto da posta en la curva sut l'hotel Belvédère (2020 m s.m.). En il fund il glatscher dal Rodan. Il 1921 han ils autos da posta remplazzà las charrotschas sin ils pass dal Grimsel, dal Furca e da l'Alpsu. Vers la val cunfineschan paracars cun lattas da lain la via, vers la spunda vegn ella francada d'in pitschen mir sitg. Da la vart interna da la curva steva da lez temp anc il crap da kilometer nr. 56 (davent da Brig).

Die Ablösung des Verkehrs von der Gebundenheit an das Relief

Der transalpine Verkehr hat seit jeher die Wirtschaftsregionen der grossen Städte verbunden. Entscheidend für die Transportkosten war stets der Zeitaufwand vom Produzenten zum Verbraucher. Jeder Ausbau einer Verkehrslinie durch Kunstbauten bewirkte eine Verkehrsverlagerung von schlechter ausgebauten Übergängen auf die Neuanlage, die eine Verkürzung der Fahrzeit ermöglichte. Davon profitierten in erster Linie die grossen Städte.
Diese Trendwende verstärkte sich durch die Eröffnung der Eisenbahntunnels. Ganz besonders galt das für die 1882 eröffnete Gotthardlinie, die den Verkehr von den Zentralschweizer und Bündner Alpenpässen abzog. Die neuen Arbeitsplätze der Bahn waren spezialisiert und wurden von auswärtigem Personal besetzt. Zudem war die von Luzern aus geführte Bahn auf den alpenquerenden Transit ausgerichtet und erfüllte die Bedürfnisse der Täler nur am Rande. Nicht ohne Grund war der Empfang am Eröffnungstag der Gotthardbahn frostig.
Aktueller Höhepunkt dieser Entwicklung ist der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) oder kurz «AlpTransit». Der Personen- und der Güterverkehr mittels der zwei neuen Basistunnels (Lötschbergtunnel seit 2007, Gotthardtunnel ab 2017) werden einen wachsenden Teil des europäischen Verkehrs an sich ziehen.
Eine ähnliche Entwicklung haben seit den 1960er Jahren im Strassenverkehr die alpenquerenden Autobahnen ausgelöst. Sie führten zu einer starken Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse – mit den damit verbundenen Lärm- und Abgasemissionen. Neben den neuen Arbeitsplätzen im Strassenunterhalt und der besseren Erreichbarkeit der touristischen Zentren brachten sie den direkt betroffenen Regionen aber kaum wirtschaftliche Vorteile. Die Blechlawine, die sich durch die Täler wälzt, ist zum Drohbild des Alpentransits zu Beginn des 21. Jh. geworden. Diese Situation soll nun die NEAT korrigieren. «AlpTransit» berührt die Bergregionen kaum mehr, sondern unterfährt sie und koppelt sie vollends vom Transitverkehr ab. Aber gerade dadurch soll den Bergregionen eine neue Entwicklungsmöglichkeit gegeben werden. Dass neue Verkehrswege eine Gegend vor dem Verkehr schützen, um sie zu fördern, ist in der Geschichte des Transitverkehrs eine Neuheit. Wie sich der kommende Energie- und Rohstoffmangel auswirken wird, werden wir erfahren.

Die Folgen der Eisenbahn. Aus der Sicht eines Bündners schrieb der damalige Bundespräsident Simeon Bavier über seine Beobachtungen anlässlich der Eröffnungsfahrt der Gotthardbahn vom 23. Mai 1882: «Die Fahrt ging bei herrlichem Wetter vor sich; die Bevölkerung längs der Gotthardbahn war festlich gestimmt und begrüsste uns mit Hochrufen und Kanonenschüssen. Am Gotthard jedoch fanden wir die grosse Ernüchterung. In Amsteg war eine schwarze Fahne ausgehängt, und die armen Leute hatten nicht unrecht: denn der Verkehr, der täglich mit mehr als 400 Pferden stattfand und grossen Verdienst brachte, hörte nun auf und der ‹Brotschelm›, wie sie die Lokomotive nannten, nahm alles weg. Die Urner hatten überdies an Subventionen über eine Million geleistet und mussten nun noch dafür steuern, dass ihnen der Verdienst weggenommen wurde. Es hat mich diese Urner Misere immer mehr in der Überzeugung bestärkt, dass bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen.» (Lebenserinnerungen von Bundesrat Simeon Bavier, Chur 1925, 74).