

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2013)

Heft: 4

Artikel: Basel-Chiasso : eine verkehrshistorische Skizze

Autor: Schiedt, Hans-Ulrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957239>

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.](#)

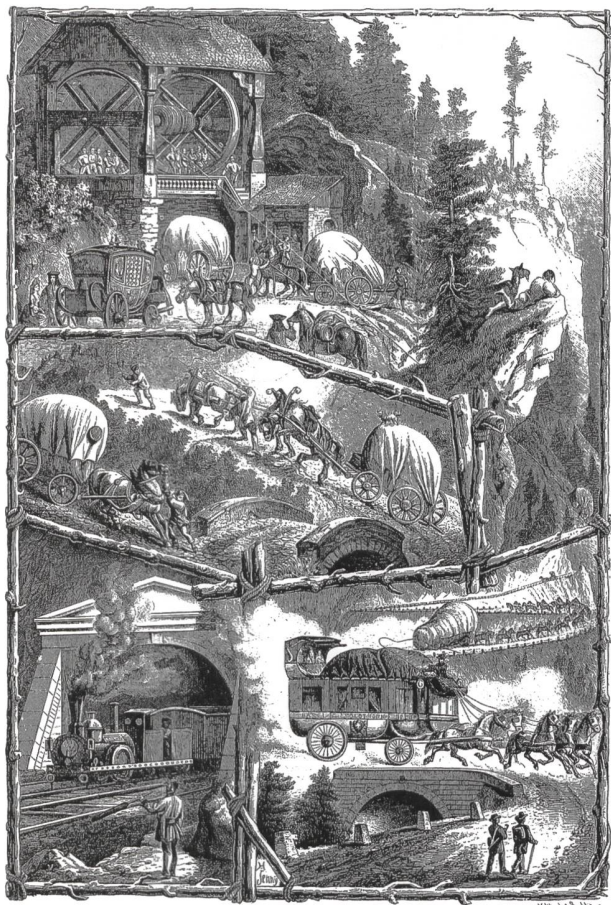
Download PDF: 13.05.2025

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

Basel–Chiasso – eine verkehrshistorische Skizze

HANS-ULRICH SCHIEDT

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern,
Leiter Abteilung Forschung.



[ABB.1] Der Bau des ersten Eisenbahntunnels am Unteren Hauenstein war ein wichtiger Entwicklungsschritt an der Nord–Süd-Achse. Er wird neben der viel stärker thematisierten Gotthardbahn auch in der Verkehrsgeschichte nur wenig beachtet. Seine Bedeutung kann jedoch kaum überschätzt werden. Die mit dem Hauensteintunnel seit 1858 per Bahn ins schweizerische Mittelland möglichen Kohlentransporte liessen hierzulande das Zeitalter fossiler Energie erst anbrechen. Die 1873 entstandene Allegorie von Heinrich Jenny zeigt am Beispiel des Hauensteins von den Saumtransporten bis zu den schweren Fuhrwerken und der Eisenbahn, alle Etappen der erwähnten geschichtlichen Entwicklung. Die besonderen topografischen Verhältnisse brachten es aber auch mit sich, dass auf der Achse Basel–Chiasso zwischen Mitte der 1850er-Jahre und der Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahr 1882 alle diese Transportmittel und Verkehrsarten zeitlich nebeneinander existierten.

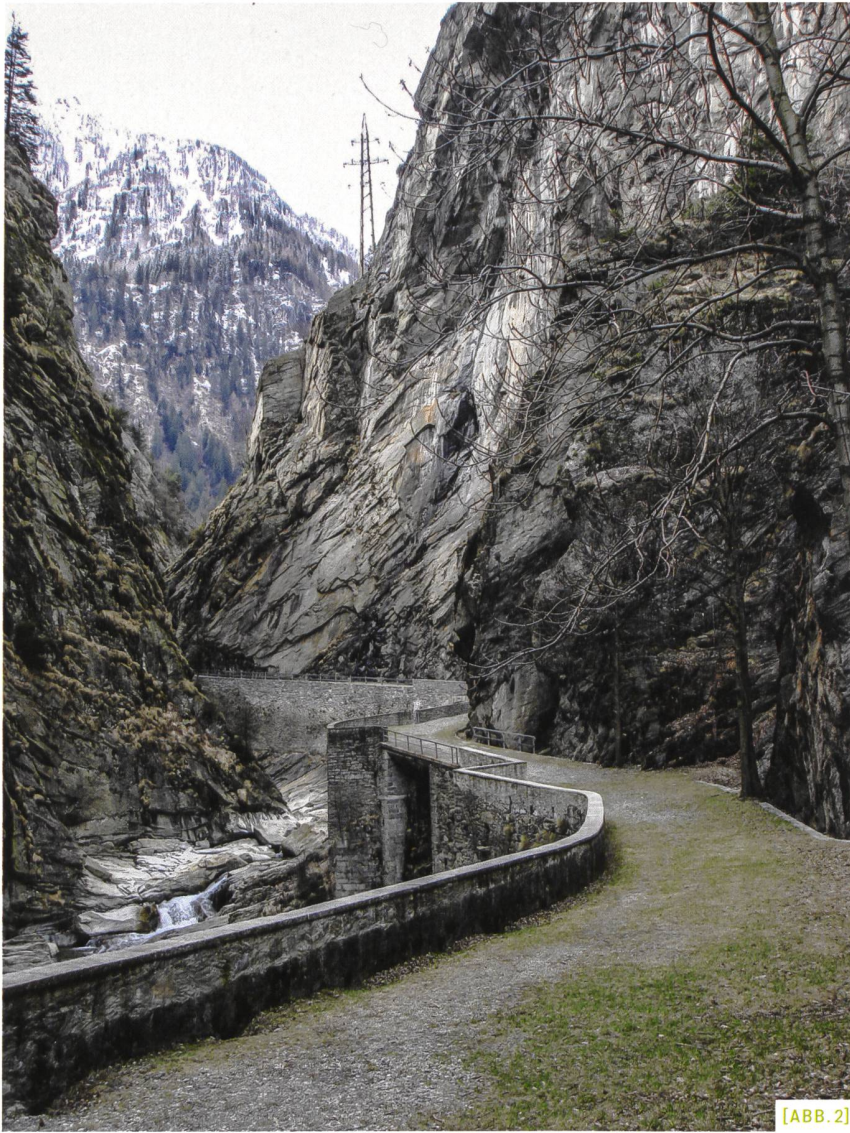
Eine Transitroute ist ein historisch gewachsenes Konglomerat von Verkehrsspannungen unterschiedlicher Reichweite und oft auch verschiedener Transportmittel. Zwischen Basel und Chiasso türmten sich nicht nur topographische Hindernisse auf. Ihre nicht nur verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische, sondern auch diskursive Bewältigung hat bis in die Gegenwart grossen Einfluss die schweizerische Verkehrspolitik.

Die verkehrsgeschichtliche Periodisierung der Nord–Süd-Achse folgt gemeinhin der Entwicklung der Infrastruktur: von den Saum- und Karrwegen des Mittelalters und der Frühneuzeit zu den Chaussees und Kunststrassen des 18. und 19. Jahrhunderts, von diesen zur Eisenbahn und dem ersten Autostrassenbau der Zwischenkriegszeit und der 1950er-Jahre, bis hin zum Autobahnbau in den 1960er- und 1970er-Jahren und schliesslich der Neat, die seit den 1990er-Jahren realisiert wird.

Die neuere Literatur ordnet die Geschichte auch nach äusseren Bedingungen: erstens in eine Entwicklung im Rahmen der regionalen Ausdifferenzierung, der Industrialisierung, der Intensivierung und Potenzierung der Verkehrsbeziehungen; zweitens in die besondere Rolle dieser Verbindung im Ersten und vor allem im Zweiten Weltkrieg, die europäische Einigung, die Zeit des Service Public und die Phase der Deregulierung. Drittens öffnen sich über eine vergleichende Sicht im weiteren Verkehrsnetz – Brenner, Mont Cenis, Lötschberg/Simplon, Ost–West-Achse versus Nord–Süd-Achse, Bahn und Strasse – noch weitere Perspektiven.

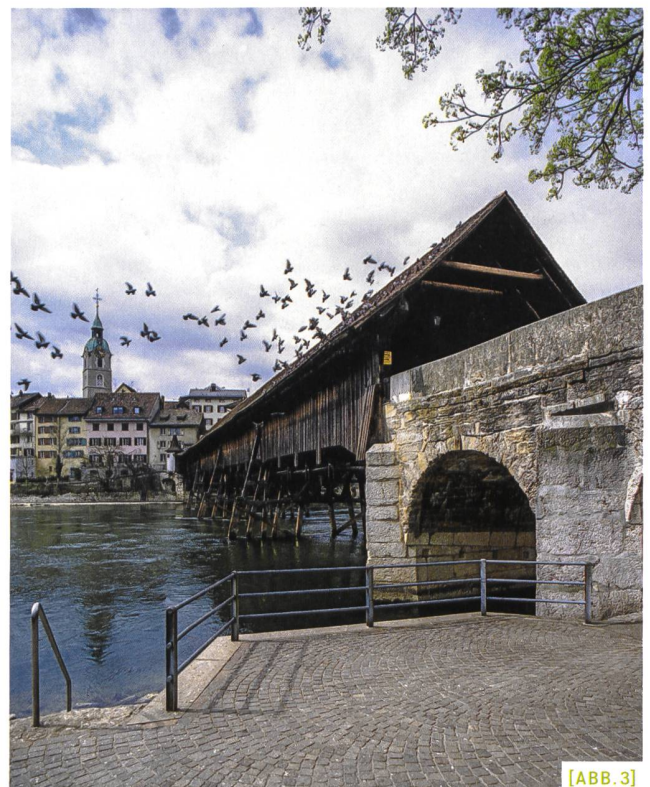
Die Achse im Mittelalter und in der frühen Neuzeit

Die Achse Basel–Chiasso etablierte sich seit dem Spätmittelalter. Eine wichtige Voraussetzung war diesbezüglich, dass die Wege über den Gotthard überhaupt so ausgebaut und unterhalten werden konnten, dass sich eine genügende Sicherheit für den überregionalen Personen- und Güterverkehr ergab. Das waren zunächst von Basel bis Luzern Fahrwege unterschiedlicher Qualität und über den Gotthard Saumwege, die irgendwann Ende des 12. und im 13. Jahrhundert eine grössere Bedeutung auch für den Transitverkehr bekamen. Über den Vierwaldstättersee und über die Seen des südlichen Alpenrandes schoben sich Schiffsetappen dazwischen. Schon allein aus diesen unterschiedlichen Transportbedingungen ergab sich eine starke Etappierung der überregionalen Verkehrsbezüge, die auch auf die Siedlungsentwicklung Einfluss hatte. Wichtige Verkehrspunkte waren seither Basel, von wo die Fortsetzung nordwärts auch auf dem Rhein möglich war, der Raum Olten, wo sich die Nord–Süd-Route mit der Ost–West-Route kreuzte, Luzern, der Gotthardpass, Bellinzona und Lugano.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Die zwischen 1820 und 1830 gebaute sogenannte Kunststrasse in der Piottino-Schlucht war eine Schlüssenstelle des Passübergangs. (Foto: Heinz Fink, ViaStoria)



[ABB. 3]

[ABB. 3] Eine weitere Schlüsselstelle der historischen Verbindung war der Brückenstandort Olten. Die hölzerne Aarebrücke wurde 1803 gebaut. (Foto: Heinz Fink, ViaStoria)

Chiasso wurde erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts im Bundesstaat als nationaler Grenzzort bedeutend. Bis im 19. Jahrhundert entwickelten sich darum die einzelnen Etappen stärker in regionalen als in überregionalen Bezügen. Das akzentuierte sich noch, als sich ab Mitte des 18. Jahrhunderts mit den sogenannten Chausseen zunächst auf das Mittelland hin ein vollständig neuer Strassentyp durchsetzte. Entlang der Achse Basel–Chiasso wurden von 1758 bis 1761 die Strasse von Luzern Richtung Olten und ebenfalls ungefähr in diesem Zeitraum die wichtigen auf Basel hinführenden Strassen als Chausseen ausgebaut. Auf diesen konnten schwerere Fuhrwerke schneller und sicherer verkehren. Während damals auch die Strasse über den Unteren Hauenstein ausgebaut wurde, bot der Gotthardpass noch bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts Bedingungen, die nur mit Saumtransporten, für Reiter und Fussgänger bewältigt werden konnten.

Die Zäsur um 1800

Der Basler Ökonom Christoph Bernoulli brachte 1827 die allgemeinen Bedingungen des Transitverkehrs auf den Punkt: «Jede Waare schlägt unter mehreren Wegen unstreitig den ein, der der kürzeste und wohlfeilste ist.» [1] Bezüglich der Distanz war die Route von Basel durch die Innerschweiz und über den Gotthard Richtung Süden wirklich die kürzeste, aber bezüglich der Kosten und anderer Hindernisse hatten sich die Verhältnisse keineswegs positiv entwickelt. Die damalige politische Zersplitterung entlang der Route und die entlang von dieser erhobenen Zölle und Weggelder, die umso zahlreicher respektive höher wurden, je näher man dem Gotthard kam, türmten sich neben der Topografie zum grossen Hindernis auf. Zudem boten sich links und rechts nun bessere Möglichkeiten über die Bündnerpässe und den Simplon, aber auch im grossräumigeren Kontext über Frankreich und Österreich. Dies alles führte dazu, dass der Transitverzehr zur Zeit der Helvetik und in den ersten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auf der Achse Basel–Gotthard–Chiasso weitgehend zum Erliegen kam.

Der Bau einer sogenannten Kunststrasse über den Gotthard in den 1820er-Jahren, der bis weit ins Mittelland weitere Strassenausbauten zur Folge hatte, war denn auch ein Versuch, den verlorenen Transitverkehr wieder zurückzugewinnen. Dem standen jedoch einstweilen noch die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer stärker hervortretenden (wirtschafts-) politischen Konfliktlinien zwischen den liberalen und konservativen Kantonen entgegen, die wohl den Ausbau einzelner Abschnitte erlaubten, nicht aber eine kohärente transitbezogene Verkehrspolitik, die eine grossräumige Klammer gebildet hätte. Eine solche wurde erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unter den Bedingungen des Bundesstaates möglich.

Der Bau einer Transitbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Vieles an der Geschichte der Nord–Süd-Achse und im Besonderen der Geschichte des Gotthardüberganges ist mystisch verklärt. Dabei sind es nicht zuletzt solche Mythen, die im verkehrspolitischen Diskurs eine spezielle Wirkungskraft entfalten. So ist es nicht zufällig, dass genau in dem Moment sich die urschweizerische, alt-eidgenössische Entstehungsgeschichte zum nationalen Mythos festigte, in dem nun auch eine Eisenbahn durch die Alpen gebaut werden sollte.

Nachdem die Eisenbahn zwischen Basel und Luzern in den 1850er-Jahren gebaut wurde, rückte die Zentral-

[1] Bernoulli, C. *Über die Beförderung des Transits*, in: Schweizerisches Archiv für Statistik und Nationalökonomie, Basel 1827, 80–88.

schweiz auch für eine mögliche Traversierung durch eine Alpenbahn in die Nähe. Die Gotthardvariante setzte sich in den 1860er-Jahren gegenüber von Konkurrenzprojekten im Osten und Westen durch, wobei diese Tatsache nicht zuletzt darauf beruhte, dass ihre Protagonisten am erfolgreichsten in den eben in der nationalen Einigung begriffenen Nachbarländern Deutschland und Italien lobbyierten. Auch der Entscheid, eine sogenannte Normalbahn und kein Gebirgsbähnchen durch die Alpen zu bauen, war eine italienische Bedingung für eine massgebliche Mitfinanzierung. Wie stark zu diesem Zeitpunkt die Achse Basel–Chiasso im Zusammenhang mit dem Gotthardbahnbau zu einer internationalen Transitachse wurde, kann allein schon aus der internationalen Finanzierung des Gotthardbahnbaus abgelesen werden, an die beispielsweise Italien mehr als doppelt so viel wie die Schweiz beisteuerte. Die auf den Bau der Gotthardbahn 1872–1882 folgende Entwicklung liess die Nord–Süd-Achse nicht zur verkehrsreichsten, aber zur ausgeprägtesten Transitroute der Schweiz und auch zur wichtigen europäischen Nord–Süd-Verbindung werden. Nach der Verstaatlichung war die Nord–Süd-Achse über den Gotthard lange Jahrzehnte die am besten rentierende Linie der SBB, und dies trotz der Konkurrenz, die ihr mit dem 1913 eröffneten Lötschbergtunnel nun auch im alpenquerenden Verkehr erwuchs.

Das Auto fährt vor

Seit der Wende von 19. zum 20. Jahrhundert fuhren Autos auf den damals noch staubigen Landstrassen vor. In diesem Zusammenhang begann in der Zwischenkriegszeit und in den 1950er-Jahren eine weitere Entwicklungsphase im Sinne eines automobilgerechten Ausbaus der Strassen, wobei sich das, was als autogerecht galt, in der Folge noch mehrmals ändern sollte. In der umfassenden Hauptstrassenplanung der 1940er- und 1950er-Jahre und in der daran anschliessenden Nationalstrassenplanung trat die Linie Basel–Chiasso als Einheit, eben als Hauptstrasse Nr. 2 respektive als N2 hervor. Letztere wurde in den 1960er- und 1970er-Jahren gebaut.

Die sich seit der Zwischenkriegszeit ergebende Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene betraf diese Achse in ihren überregionalen Bezügen zunächst noch nicht. Die Bahn behielt im Nord–Süd-Verkehr bis in die 1970er-Jahre ihr weitgehendes Transportmonopol im Güterverkehr. Während dann aber der Bahnanteil am Personentransitverkehr infolge der Massenmotorisierung und des Autobahnbaus bis auf weniger als 25 Prozent zurückging, blieb der Bahnanteil am Gütertransit auf der Nord–Süd-Route mit 68 Prozent (2008) vergleichsweise hoch.

Drei Muster des Diskurses

Besonders hinsichtlich der langen Distanzen setzten sich die Verkehrswege in der Regel nicht nur im Gelände fest: Grundlegend ist, dass sie sich auch in den Köpfen und in den Herzen der Menschen festgesetzt haben. Und diesbezüglich etablierten und wiederholen sich seit dem 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart drei Diskursmuster: Wer über die «Achse» Basel–Chiasso schreibt, stellt in der Regel den Gotthard ins Zentrum. Weitere Stereotype der Behandlung der Nord–Süd-Verbindung sind die Betonung der Zentrums- und Randlage der Schweiz in Europa und die Angst, umfahren zu werden. Ausgeblendet wird dabei gemeinhin, dass die Ost–West-Route durch das schweizerische Mittelland immer bedeutend höhere Frequenzen aufwies, dass links und rechts des Gotthards noch andere, über lange Zeiträume bedeutendere Nord–Süd-Verbindungen bestanden und bestehen und dass der Transitverkehr nur ein (oft kleinerer) Teil des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht.



[ABB. 4] Die Schweiz im Zentrum, gleichsam im Herzen Europas, die Raumbestimmung als Verkehrsdrehscheibe und gleichzeitig die Gefahr, umfahren zu werden, finden in der an der Landesausstellung 1939 gezeigten Darstellung einen überzeugenden Ausdruck. (Die Schweiz im Spiegel der Landesausstellung, Bd. 2, Zürich 1939, 277)

Diese drei Muster entfalten eine grosse Wirkungsmacht im schweizerischen verkehrspolitischen Diskurs der letzten drei Jahrhunderte. Sie verfestigten sich im Laufe der Zeit zur kollektiven Gewissheit einer eigentlichen Raumbestimmung der Schweiz als Drehscheibe des internationalen Transits. Sie verstellt den Blick auf die wichtige Tatsache, dass in besonderer Weise die Nord-Süd-Achse nicht nur aufgrund äusserer und innerer Sachzwänge entstand, sondern auf einer Reihe wichtiger verkehrspolitischer Initiativen und Entscheide beruhte.

WEITERFÜHRENDE LINKS

Die Achse Basel–Chiasso ist auch eine Route im ViaStoria-Programm Kulturwege Schweiz:
www.viastoria.ch
www.kulturwege-schweiz.ch
www.viagottardo.ch

RÉSUMÉ

Bâle–Chiasso – survol historique

Depuis quand l'axe Bâle–Chiasso existe-t-il au juste? Comment se présentait-il aux différentes époques et quelles forces en ont-elles favorisé ou, au contraire, entravé la réalisation?

L'axe Bâle–Chiasso s'est établi au bas Moyen Âge. Il fallait pour cela que les itinéraires passant par le Gothard puissent être aménagés de manière assez sûre, tant pour le transport des personnes que des marchandises. Ces itinéraires se composaient au départ, de Bâle à Lucerne, de chemins carrossables de qualité variable et, à travers le Gothard, de chemins muletiers qui revêtirent, à partir de la fin du XII^e siècle, une importance croissante pour le trafic de transit. Le lac des Quatre-Cantons et ceux du pied sud des Alpes étaient franchis par bateau. De fait, les trajets se subdivisaient en de nombreuses étapes, ce qui eut aussi des incidences sur l'urbanisation des différentes régions traversées.

Vers 1800, on observe une césure. La route Bâle–Gothard était certes la plus courte, mais elle se révélait aussi très onéreuse: du fait de l'éclatement politique de l'époque, il fallait

s'acquitter de divers péages, dont le montant augmentait à mesure que l'on s'approchait du Gothard. A l'ère de l'Helvétie, le trafic de transit s'en trouva gravement entravé. Dans les années 1820, on tenta d'y remédier en construisant, à travers le Gothard, une chaussée carrossable. Durant toute la première moitié du XIX^e siècle, cependant, les conflits politico-économiques entre cantons libéraux et conservateurs continuèrent de s'opposer à une reconquête des flux perdus.

Dans la seconde moitié du siècle, un financement international, en particulier italien, permit la réalisation d'une voie de transit ferroviaire. Suite à la réalisation de la ligne du Gothard entre 1872 et 1882, cet axe devint non seulement le plus fréquenté de Suisse, mais aussi l'une des principales liaisons nord-sud européennes. Après son étatisation, la ligne du Gothard fut longtemps la plus rentable des CFF.

L'axe Bâle–Chiasso ne s'est pas seulement implanté dans le territoire, mais aussi dans les têtes et les cœurs. Se sont à cet égard établis, entre le XVIII^e siècle et aujourd'hui, trois stéréotypes: le premier consiste à placer le Gothard au centre de l'axe Bâle–Chiasso; le second, à souligner la position centrale qu'occupe la Suisse en Europe; le troisième, à exprimer la peur d'être contourné. Ce faisant, on occulte souvent le fait que l'axe est-ouest qui traverse le Plateau suisse connaît une fréquentation croissante. Les stéréotypes évoqués ont exercé un puissant impact sur la politique des transports helvétique des trois derniers siècles. Ils ont cimenté la certitude collective que la Suisse représente la plaque tournante du trafic de transit international. On ne devrait cependant pas perdre de vue que l'axe nord-sud ne procède pas seulement de contraintes internes et externes, mais aussi d'une série d'importantes initiatives et décisions en matière de politique des transports.

Inserat

metron

Öffentliche Tagung
Donnerstag, 7. November 2013
CAMPUSSAAL Brugg Windisch

Und wir bewegen uns doch!

Erfolgreiche Rezepte für eine zukunftsfähige Mobilität

Unsere bisherigen Ansätze im Umgang mit der Mobilität stossen an ihre Grenzen. Infrastrukturausbauten sind kostspielig und im verdichteten Raum nur schwer umsetzbar. Gefragt sind intelligente Lösungen, um die Mobilität auf ein neues Effizienzniveau zu heben.

Die Methoden und Werkzeuge dazu liegen auf dem Tisch. Die Tagung stellt sie vor und zeigt anhand erfolgreicher Beispiele für Kleinstädte und Agglomerationsgemeinden, dass gute Lösungen fachlich möglich und politisch umsetzbar sind.

Programm und Online-Anmeldung unter www.metron.ch/tagung