

Vom Römerpfad zur NEAT : die Schweiz - Verkehrsknoten Europas

Autor(en): **Badilatti, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175572>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vom Römerpfad zur NEAT

von Marco Badilatti, Publizist, Zumikon

Seit jeher spielt die Schweiz im Zentrum Europas eine verkehrspolitisch wichtige Rolle. Waren es früher ihre Gebirgsübergänge, wurden es später ihre Alpentunnels, welche die reisenden Völker und Güter des Kontinents anzogen. Die Geschichte unseres Verkehrsnetzes ist lang und dornenreich. Blicken wir kurz zurück auf die bedeutendsten Etappen.



Bis zum Bau der ersten Tunnels war eine Alpenüberquerung mit erheblichen Strapazen und Gefahren verbunden. Im Bild eine Reisegruppe auf der Wengernalp um 1840 (IVS).

Jusqu'à la construction du premier tunnel, une traversée des Alpes impliquait beaucoup de risques et de grandes fatigues.

Verbindungswege gibt es seit Urzeiten. Planmässig begannen aber erst die Babylonier, Ägypter und vor allem die alten Perser Strassen anzulegen. Diese dienten ihnen dazu, Heere zu verschieben, Güter zu befördern, an religiöse Stätten zu pilgern. Eine hohe Strassenkultur entwickelten die Römer. Ihre Verkehrsadern drangen über die Alpen nach Norden vor und gestatteten es, mit weit auseinanderliegenden Teilen des Reiches Kontakte zu pflegen. Auch in unserem Land legten sie verschiedene solcher Verkehrsachsen an, von denen Überreste noch heute zeugen. Als Rom zusammenbrach, zerfielen allmählich auch dessen kontinentale Verbindungen. Die mittelalterlichen Strassen erfüllten fast nur noch regionale Bedürfnisse. Das änderte sich zuerst im 15. und 16. Jahrhundert mit der Entwicklung der Wirtschaft sowie des Verkehrs- und Postwesens und später während der Aufklärung, als der Strassenbau

namentlich in Frankreich eine neue Blütezeit erfuhr. Die Fernstrassen wurden verbessert und erweitert und die Stadtstrassen zu kunstvollen Räumen gestaltet.

Zur Zeit der Säumer

Doch zurück zu den Römern, die beispielsweise das Gotthardmassiv als Alpenübergang rege benützten. Beschränkte sich aber der Verkehr damals lange vor allem auf den Durchgang von Westen nach Osten, also auf den Furka- und Oberalppass, wurde die Bedeutung des Gotthards als kürzeste Verbindung zwischen Rheingebiet und Poebene indessen erst richtig ab dem 13. Jahrhundert erkannt. Wirtschaftliche Überlegungen waren es denn auch, die das von seiner Topographie her eher unwegsame Gebiet im Herzen des Kontinents immer mehr zur wichtigsten Nord-Süd-Verbindung machten. Das begann mit der verkehrsmässigen Bezwingung der Schöllenen um 1230. Freilich setzte

damit nicht sofort ein intensiver Verkehr ein, zumal es dazu für die Durchreisenden noch an wegbegleitenden Einrichtungen fehlte. Auch darf nicht vergessen werden, dass der Handelsverkehr in Mitteleuropa erst im 13. Jahrhundert stärker aufblühte. In diese Zeit fiel am Gotthard denn auch der Bau der Susten als Unterkünfte für Menschen und Tiere und im 14. Jahrhundert die Errichtung von Kapellen. Zugleich entwickelte sich der Säumerverkehr und wurde in Flüelen ein Zoll eingeführt.

Später festigte der Gotthard seine Stellung als Handelspass und Rückgrat der jungen Eidgenossenschaft für ihre expansionistischen Abenteuer im Tessin und in der Lombardei. Bis sich die Schweizer auf ihre Eigenart als kleiner, neutraler Staatenbund an der Kreuzung wichtiger Verkehrsströme und Kulturen besannen. In der Folge benützt von Standesläufern und Klosterleuten für Botengänge, von Söldnerheeren als

Aufmarschweg, von Säumern für den Gütertransport, von den Landwirten als Verbindung zu den grossen Viehmärkten Italiens, von den Postkutschern für den Personenverkehr bis zur Eröffnung der Bahnlinie 1882 und des Autotunnels hundert Jahre später, der Gotthard hat sich bis heute zur Völkerstrasse Europas entwickelt. Verglichen mit andern Alpenübergängen war dieser Pass jedoch bis weit über das Mittelalter hinaus keineswegs so bedeutsam wie manchmal vermutet wird. Lukmanier, Brenner, Grosser Sankt Bernhard und Mont-Cenis waren vor ihm bekannt und wurden von den kaiserlichen Heeren für deren Alpenüberquerungen bevorzugt, da sie weniger Schwierigkeiten boten.

Auftrieb im 19. Jahrhundert

Einen markanten Aufschwung nahm der Verkehr über unsere Alpenpässe, als deren Strassen ab Ende des 18. Jahrhunderts und vor allem im 19. Jahrhundert durchgehend befahrbar gemacht wurden. So baute Napoleon I. zwischen 1800 und 1805 zielstrebig den Simplon aus, von 1818 bis 1826 erstellte der Kanton Graubünden sein Kommerzialstrassennetz mit dem San Bernardino, dem Splügen und dem Julier, von 1818 bis 1830 wurde die Gotthardroute vom Vierwaldstättersee bis an die italienische Grenze fahrtüchtig gemacht, und zwischen 1864 und 1866 entstand zwischen Brig und Andermatt die erste fahrbare West-Ost-Verbindung des Alpenraumes. In diese Jahrzehnte hinein fällt übrigens auch das Aufkommen der ersten Dampfschiffe und damit der Ausbau des Schiffverkehrs auf unsern Seen.

Vollends ins Verkehrsfieber geriet die Schweiz ab Mitte des 19. Jahrhunderts mit der explosionsartigen Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Dies begann 1847 mit der Eröffnung der ersten ganz auf Schweizer Boden entstandenen «Spanisch-Brötl-Bahn» zwischen Zürich und Baden. Mitte der fünfziger Jahre waren die Verbindungen Basel–Olten–Luzern, Olten–Zürich und Olten–Bern–Thun fertig. Wenig später wurden die Jura-Südfuss-Linie über Biel–Neuenburg–Lausanne–Genf sowie die Strecke Winterthur–Romanshorn und Zürich–Chur ans Netz angeschlossen. Dabei und auch beim Ausbau der weitem Schienenabschnitte – etwa in den Juratälern, den Waadtländer Alpen, der Ostschweiz oder im Emmental und Entlebuch –, bekämpften sich zahlreiche private Bahngesellschaften. Während 20 Jahren heftig umstritten war dann, wo und wie die Bahn durch die Alpen untertunnelt werden sollte, ob am Gotthard, Splügen, Greina, Lukmanier, Grimsel oder Simplon. Und nicht weniger zu reden gab die Frage, wer das Monsterprojekt realisieren sollte.

Kühne Bahntunnels

Schliesslich entschied man sich für den Gotthard, gegen den Staat und für einen Privatbau. Das geschah nicht ohne ausländischen Druck. Nachdem Frankreich, Italien und Österreich ihre eigenen Projekte am Brenner und Mont-Cenis bereits weit vorangetrieben hatten, war es nicht selbstverständlich, dass unsere Nachbarn sich hinter einen dritten Alpentunnel stellten. Als aber Deutschland und Italien verlauten liessen, für sie käme nur die kürzeste Linie und mithin der Gotthard in Frage und sie als Vertragspartner zudem den Löwenanteil der Subventionen zusicherten, waren die Würfel gefallen. Da sich die Kantone bei der Finanzierungsfrage zudem in helvetischem Krämergeist verloren, die Nachbarn rascher schalteten und das restliche Privatkapital vor allem

von Pariser Emissionsbanken aufgetrieben wurde, machte schon damals die Grenzen des Kleinstaates im Herzen Europas deutlich.

Dessen ungeachtet: Am 1. Juni 1882 rollten die ersten Züge durch den Gotthard. Der 15 Kilometer lange Tunnel war zuvor innert zehn Jahren von rund 10 000 Arbeitern unter enormen Strapazen und teilweise menschenunwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen fertiggestellt worden. Bis zu 3000 Menschen waren unter der Leitung von Louis Favre jeweils auf der riesigen Baustelle im Dreischichtenbetrieb tätig, 177 Mineure mussten ihr Leben lassen, 847 Arbeiter verliessen das «Jahrhundertwerk» mehr oder weniger als Krüppel. Der Triumph der Technik forderte schon damals seinen blutigen Zoll... Dennoch, 1898 wurde das zweite grosse Tunnelprojekt in unserem Land in Angriff genommen: der Simplon, mit seinen 19 Kilometern während Jahrzehnten der längste Eisenbahntunnel der Welt. Und auch er forderte seine Opfer, die im Stollen Temperaturen bis zu 55 Grad ausgesetzt waren und unter äusserst harten Bedingungen arbeiten mussten. Am 25. Januar 1906 befuhr

der erste Zug die neue Strecke zwischen Brig und Domodossola, und im Dezember 1921 wurde der zweite Stollen in Betrieb genommen. Bedeutende Tunnelbauten erfolgten während jener Zeit auch im Bündnerland (1903/4: Albula), am Ricken (1910), Lötschberg (1913) und im Jura (Mont d'Or, Grenchenberg, Hauenstein, Weissenstein). Einige davon zeichneten sich durch schonende Eingliederung in die Landschaft aus.

Grosse Strassenbauten

Doch lassen wir die Bahnen und kommen wir zum Strassenverkehr der neueren Zeit. Das Auftreten des Autos und insbesondere seine massenweise Ausbreitung nach dem Zweiten Weltkrieg liess 1955 die Verkehrsexperten orakeln, bis zum Jahre 2000 würde es in der Schweiz eine Million Autos geben. Nun, heute, sieben Jahre vor diesem Stichtag, sind es dreimal mehr Motorfahrzeuge! Diese Entwicklung veranlasste den Bund, ein gesamtschweizerisches Hochleistungsstrassennetz zu planen. Am 6. Juli 1959 wurde mit 515 000 Ja gegen nur 91 000 Nein die Verfassungsinitiative über den Bau der Nationalstrassen angenommen, nach-

dem Bundesrat Philipp Etter die Eidgenossen mit flammenden Worten dazu ermunterte hatte: «Die Grösse des Werkes darf uns nicht zurückschrecken, soll uns vielmehr anspornen und ermutigen.» War am Anfang lediglich vorgesehen, ein schweizerisches Autobahnkreuz mit einer Ost-West-Achse vom Rheintal nach Genf und einer Nord-Süd-Achse von Basel nach Chiasso zu erstellen, damit die Schweiz vom Ausland nicht umfahren würde, kamen mit fortschreitender Planung immer mehr kleinere und grössere Regionalabschnitte und lokale Anschlüsse hinzu. Dies manifestierte sich nicht zuletzt darin, dass die ursprüngliche Kostenschätzung von 3,5 Milliarden Franken inzwischen regelrecht über den Haufen geworfen worden ist. Heute, nach Vollendung von gut vier Fünfteln des Nationalstrassennetzes, werden die Gesamtkosten für dieses Bauwerk bis zu seinem Abschluss auf gegen 60 Milliarden geschätzt.

Anschluss an Europa

Zu den Schlüsselmerkmalen des helvetischen Strassennetzes gehören zweifellos seine zahlreichen und aufwendigen Tunnel- und Brückenbauten, von denen hier nur die längsten und auch von den internationalen Verkehrsströmen am stärksten benützten Strecken erwähnt seien: die N13 mit dem in den 70er Jahren eröffneten San-Bernardino-Tunnel und die N2 mit dem 1980 dem Verkehr übergebenen Gotthard-Strassentunnel. Insbesondere der letztere, mit seinen 16,3 Kilometern der längste Strassentunnel der Welt und mit seinen Zufahrten zweifellos ein ingenieurtechnisches Meisterwerk, wurde bei seiner Einweihung euphorisch als «Jahrhundertbau» gefeiert. Doch seine Folgen haben nicht lange auf sich warten lassen und den umweltschützerisch motivierten Skeptikern recht gegeben. Jahr für Jahr schnellte auf dieser Strassenachse der private Transitverkehr an, nicht weniger der ökologisch noch bedenklichere



Pässe wie der Grosse St. Bernhard wurden bis in die Postkutschzeit hinein – unser Bild zeigt eine Szene vor dem Postbüro in Bourg-St-Pierre – intensiver benützt als der Gotthard. (PTT-Museum)

Encore au temps des diligences – notre photo montre une scène devant le bureau de poste de Bourg-St-Pierre –, des cols comme celui du Grand-St-Bernard étaient beaucoup plus utilisés que celui du St-Gothard.



Mit dem Bau der NEAT soll der in den letzten Jahren immer stärker von der Strasse dominierte Gotthardverkehr vermehrt auf die Bahn verlagert werden. (Keystone)

Avec la construction des NLFA, le trafic par le St-Gothard, de plus en plus dominé par la route ces dernières années, empruntera davantage le rail.

Güterverkehr. Das Urnerland, die Leventina und auch der untere Teil des Tessins erstickten zusehends in den Autolawinen, so dass immer lauter nach einem Ausweg gerufen wurde, nicht ohne entsprechende Beileitung aus dem nachbarlichen Ausland. Zugleich begann sich die Überzeugung durchzusetzen, dass die Lösung nicht darin liegen konnte, neue Strassenkapazitäten zu schaffen. Vielmehr galt es Konzepte zu entwickeln, mindestens einen Teil des Nord-Süd-Transitverkehrs, und hier vor allem den Schwerverkehr, nach und nach auf das umweltfreundlichere Schienensystem zu verweisen.

Am 27. September 1992 hat sich deshalb das Schweizervolk mit 1 297 316 Ja gegen

745 898 Nein hinter das ihm von Bundesrat und Parlament vorgelegte 15-Milliarden-Projekt einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) gestellt. Diese umfasst im wesentlichen zwei neue Tunnelröhren durch den Gotthard und Lötschberg, bestimmte Zufahrtlinien sowie Anschlüsse Richtung Ost- und Westschweiz. Damit, aber auch mit dem bereits vor fünf Jahren vom Souverän gutgeheissenen Konzept «Bahn 2000» und mit dem Ausbau der Lötschberg-Linie auf Doppelspur hofft die Schweiz, ihre lange Zeit vernachlässigte Eisenbahninfrastruktur wieder dem sich rasch entwickelnden europäischen Schienennetz anschliessen und zugleich der Umwelt und der Wirtschaft dienen zu können.

La Suisse, carrefour du trafic européen

De la voie romaine à la NLFA

par Marco Badilatti, publiciste, Zumikon (résumé)

Au cœur de l'Europe, la Suisse joue depuis toujours un important rôle politique en matière de communications. Après les cols alpestres, ce furent les tunnels qui attirèrent les peuples et marchandises en déplacement sur le continent. L'histoire de ce carrefour est longue et complexe; résumons-en ici les principales étapes.

Les premières voies romaines, dont il nous reste quelques vestiges, traversèrent les Alpes en direction du nord pour faire la liaison avec les parties éloignées de l'Empire. Après sa chute, les routes médiévales ne répondirent guère qu'aux besoins locaux. Cela ne changea qu'à partir du XV^e siècle, avec l'essor de l'économie, du trafic et des postes.

Au temps des mulets

Le trafic se limita longtemps à l'axe ouest-est (Furka, Oberalp) et l'importance du St-Gothard, liaison la plus courte entre la région rhénane et la plaine du Pô, ne se révéla qu'à partir du XIII^e siècle. Epine dorsale de la jeune Confédération – notamment pour ses expéditions guerrières au Tessin et en Lombardie –, cette route fut bientôt utilisée par les messagers, les moines, les soldats du service étranger et les diligences postales. Pourtant, le St-Gothard fut longtemps moins important qu'on ne le croit généralement par rapport aux cols du Lukmanier, du Brenner, du Grand-St-Bernard ou du Mont-Cenis, connus avant lui et utilisés par les armées parce qu'offrant moins de difficultés.

Au XIX^e siècle

Le XIX^e siècle vit la construction de véritables voies carrossables à travers les Alpes: route du Simplon (Napoléon, 1800–

1805), routes grisonnes (San Bernardino, Splügen, Julier), route du St-Gothard depuis le lac des Quatres-Cantons jusqu'à la frontière italienne (1818–1830), et, en 1866, de Brigue à Andermatt, la première voie carrossable alpestre ouest-est.

La construction de voies ferrées avait commencé en 1847. De nombreuses compagnies privées se faisaient concurrence. Pendant vingt ans, on débattit ardemment la question du lieu et de la manière de franchir les Alpes par tunnel; et qui serait chargé de l'exécution? On finit par se décider pour le St-Gothard et pour une compagnie privée plutôt que pour l'Etat. Le rôle de l'étranger fut décisif. D'abord, France, Italie et Autriche avaient leurs projets (Mont-Cenis, Brenner); mais quand l'Allemagne et l'Italie firent connaître leur préférence pour la liaison la plus courte, offrant même une très importante contribution financière, le sort en fut jeté. Et, tandis que les Cantons chipotaient, c'est une société parisienne qui fournit le capital encore manquant. Les premiers trains franchirent le tunnel en 1882. Quelque 10 000 hommes y avaient travaillé, dans des conditions le plus souvent inhumaines: 177 poseurs de mines y laissèrent leur vie, et 847 ouvriers sortirent estropiés de l'«œuvre du siècle»...

Deuxième grand projet de tun-