

# Vom Gebirgsigel zum Transitland

**In der Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in Europa der Siegeszug der Eisenbahn ein. Mit grosser Weitsicht verstanden es unsere Vorfahren, eine Isolation der Schweiz zu verhindern und unser Land ins europäische Netz zu integrieren. Statt zum Gebirgsigel wurden wir so zum Transitland.**

## Die Ausgangslage

### Mitte des 19. Jahrhunderts

Nach den napoleonischen Wirren und der Restauration bestand Anfang des 19. Jahrhunderts in der Schweiz ein Staatenbund zwischen den Kantonen. Die im Sonderbund zusammengeschlossenen, alpin orientierten und konservativen katholischen Kantone zeigten wenig Interesse, das auf dem herkömmlichen (Alpen-)Strassennetz und auf den grösseren Seen basierende Verkehrswesen zu verbessern, wie das die liberalen Kantone des Mittellands anstrebten. Diese hatten früh erkannt, dass die Schweizer Verkehrswege dringend ausgebaut und insbesondere die rasant aufkommenden Eisenbahnlinien gefördert und mit den Nachbarstaaten verbunden werden sollten. Nur so war eine Isolation der Schweiz zu verhindern.

Bereits im Jahr 1844 erreichte die weltoffene Stadt Basel, dass die Linie Strassburg–Mülhausen bis nach Basel verlängert wurde und so der erste Schienenanschluss an Frankreich erfolgte. Das war drei Jahre bevor in der Schweiz die erste nationale Bahnlinie zwischen Baden und Zürich eröffnet wurde die legendäre Spanisch-Brötli-Bahn (*Abbildung 1*). Diese volkstümliche Bezeichnung erhielt sie angeblich, weil es nun den Zürcher Herrschaften möglich war, sich diese knusprige Köstlichkeit allmorgendlich durch ihre Bediensteten per Bahn ofenfrisch aus Baden bringen zu lassen. Sicher standen aber wesentlich handfestere wirtschaftliche Absichten der grossen Zürcher Handelshäuser dahinter. Die Strecke sollte rasch verlängert werden und über Koblenz die Stadt Waldshut erreichen, wo ein Anschluss an die im Aufbau befindliche Badische Hauptbahn geplant war. Damit wäre dann endlich Zürich mit Deutschland verbunden.

Nach dem Sonderbundskrieg wurde im Jahr 1848 der Schweizer Bundesstaat gegründet und brachte endlich die dringend nötige politische Einheit. Doch die finanzielle Lage in der neu vereinigten Eidgenossenschaft war alles andere als rosig. In den Staatskassen herrschte gähnende Leere, von der Politik

Von Ulrich Koenig

Wädenswil



war keine Unterstützung für ein nationales Eisenbahnnetz zu erwarten. Die Finanzierung der ersten innerschweizerischen Bahnlinien war nur möglich durch Kredite von ausländischen Banken (z.B. Bankhaus Rothschild) und privaten Geldgebern, die Aktien zeichneten.

Schweizer Bahngesellschaften entstanden: 1853 fusionierte die Nordbahn (die schon erwähnte Spanisch-Brötli-Bahn) mit der Zürich-Bodensee-Bahn zur Schweizerischen Nordostbahn (NOB). Zur Finanzierung weiterer Bahnprojekte schob der Zürcher Industriemagnat Alfred Escher die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt voran, wodurch die ausländische Beteiligung in den Hintergrund trat.

So entstand, zwar zögerlich und erst nach vielen erbitterten Machtkämpfen zwischen den Kantonen und beteiligten Städten, ein innerschweizerisches Bahnnetz. Das wäre aber wirtschaftlich nur von geringem Nutzen gewesen, wenn es nicht an die sich stürmisch entwickelnden europäischen Schienennetze angeschlossen hätte werden können.

## Deutschland

In unserem nördlichen Nachbarland, damals noch das direkt angrenzende Grossherzogtum Baden, entstand zwischen 1840 und 1863 die Badische Hauptbahn, eine der ersten deutschen Staatsbahnen. Sie führt von Mannheim über Hei-



Abbildung 1: Nachricht an das reiselustige Publikum.  
©: Zentralbibliothek Zürich

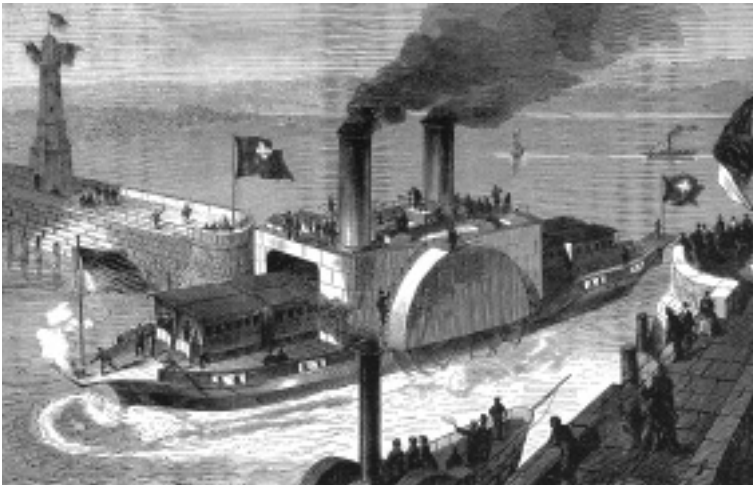


Abbildung 2: Der Kohlenfresser-Trajektdampfer Olga auf dem Bodensee.  
© Wikimedia Commons

delberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg im Breisgau nach Basel. Auf der rechten Rheinseite geht es dann weiter nach Waldshut, Schaffhausen und über Singen am Hohentwiel nach Konstanz.

Der Abschnitt zwischen Mannheim und Basel (gemeinhin als Rheintalbahn bezeichnet) ist übrigens noch heute die wichtigste nördliche Zufahrt zu den Schweizer Alpentunnels, während die Strecke Basel–Konstanz (Hochrheinstrecke) nur noch regionale Bedeutung hat.

Im Jahr 1855 erreichte die Linie aus dem Herzogtum Baden auf dem rechten Ufer des Rheins die Stadt Basel. Der erste Badische Bahnhof entstand als Provisorium auf dem Gelände der heutigen Mustermesse. Das war bereits der zweite internationale Bahnhof Basels, denn schon 1844 war der erste Zug, der «Chemin de fer de Strasbourg à Bâle» aus Frankreich am Rheinknie eingefahren.

Die Linie der Badischen Hauptbahn führte 1856 rechtsrheinisch weiter über Badisch-Rheinfelden bis Waldshut, wo 1859 der Anschluss über die Rheinbrücke in die Schweiz nach Koblenz AG erfolgte.

In den Sechzigerjahren waren die Eisenbahnbarone auch in unserem Land nicht untätig geblieben. Es waren Strecken nach Baden, Bern, Biel, Luzern und Thun gebaut worden. Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten Geleise verlegt nach Schaffhausen und weiter bis Rorschach und Romanshorn und damit den Zugang zum Bodenseeraum erschlossen, der mit dem Trajektverkehr (Eisenbahnfähren) eine wichtige Drehscheibe werden sollte.

Schon 1847 hatten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen von Ravensburg her den Bodensee in Friedrichshafen erreicht. Das Königreich Bayern verschaffte sich mit der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1854 in Lindau Zugang zum Bodensee. In der Frühzeit des Trajektverkehrs schleppten Dampfschiffe einfache Lastkähne über den Bodensee. Auf

den Decks dieser Schleppkähne waren zwei Gleise parallel montiert, die jeweils bis zu acht Waggons aufnehmen konnten. Das Auf- und Abladen der Züge war äusserst diffizil, denn bei unvorsichtigem Entladen nur eines der beiden parallelen Gleise kenterte der Kahn, und die Güterwagen landeten im See. Darum wurden bald speziell entwickelte Trajekt-dampfer eingesetzt, die zwar effizient waren, aber auch riesige Kohlenmengen verfeuerten (Abbildung 2).

Bald erwuchs diesem Hybridtransportsystem aber Konkurrenz: Die Bodenseegürtelbahn verband die deutschen Häfen. Es war nun billiger, per Bahn um den Bodensee herumzufahren, als die Waggons zu verladen. So schief der Trajektverkehr langsam ein und kam im Zweiten Weltkrieg ganz zum Erliegen.

### Frankreich

Die erste Verbindung ins damals noch französische Elsass wurde schon erwähnt: 1844 war Basel ans französische Netz angeschlossen worden. Doch die Weiterführung dieser Verbindung ins Schweizer Mittelland liess auf sich warten. Erst im Jahr 1858 machte die erste Juraquerung mit dem oberen Hauensteintunnel die Verbindung von Basel nach Olten möglich. Der Bau dieses Scheiteltunnels mit einer Länge von 2495 m war für die damalige Zeit eine riesige Herausforderung. Von zwei Seiten her arbeitete sich die Schweizerische Centralbahn (SCB) durch den harten Jurakalk vor. Mit Meissel, Pickel, Bohrer und Brechstange wurde in Handarbeit der Tunnel vorgetrieben, unterstützt durch Sprengungen mit Schwarzpulver. Die meisten Experten bezweifelten gar, dass sich die beiden Tunnelvortriebe im Berginnern je treffen würden. Wassereinbrüche und ein schlimmer Schachtbrand mit 63 Todesopfern sorgten immer wieder für Verzögerungen. Doch die Pioniertat gelang: Nach fünf Jahren wurde am 1. Mai 1858 der Hauensteintunnel eingeweiht, und der Bahnverkehr zwischen dem schweizerischen Mittelland (Olten) über Basel nach Frankreich war offen.

Auch in der Westschweiz hatte man die Zeichen der Zeit erkannt und stellte sich auf die Eisenbahn als neuen Hauptverkehrsträger ein. Von 1857 bis 1860 erfolgte der Anschluss an die französischen Bahnen über Genf nach Lyon und von La Chaux-de-Fonds nach Pontarlier. Mit der ab 1860 durchgehenden Jurasüdfusslinie und der 1862 fertiggestellten Bahnverbindung von Bern nach Lausanne war der Handelsweg längs der grossen Flüsse und Seen endgültig an die Eisenbahn abgetreten.

### Österreich

Die Verbindungen nach Österreich wurden verhältnismässig spät aufgebaut, der Arlberg war eine topografische Barriere zum Kaiserreich.



Abbildung 3: Gotthard: Bauarbeiter um 1880 vor dem Südportal in Airolo. © Wikimedia Commons

Die ersten grenzüberschreitenden Strecken von St. Margrethen nach Lustenau und von Buchs SG nach Schaan FL wurden 1852 in Betrieb genommen. Das Fürstentum Liechtenstein gehörte damals noch durch einen Zollvertrag zum Wirtschaftsraum Österreich.

Die Eisenbahnbrücken über den Rhein ermöglichten aber auch dank der Vorarlbergbahn eine direkte internationale Anbindung an das bayrische Eisenbahnnetz.

Nach fünfjähriger Bauzeit wurde der Arlbergtunnel im Jahr 1884 eröffnet. Erst dieser über 10 Kilometer lange Eisenbahntunnel brachte via Tirol und das Salzburgerland den direkten Anschluss an die k.k. österreichischen Staatsbahnen. Diese waren erst kurz zuvor durch eine Notverstaatlichung entstanden, die viele kleine, meist wirtschaftlich angeschlagene Privatbahnen in der Donaumonarchie zusammengeführt hatte.

### **Knacknuss Alpen**

Der mächtige Alpenriegel war seit jeher das Hauptproblem für den europäischen Nord-Süd-Verkehr. Während Jahrhunderten hatten die Innerschweizer als Hüter des Gebirges den kürzesten Weg nach Italien kontrolliert und dabei mit den Alpenpässen gut verdient. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn wurden nun aber die Karten neu gemischt.

Österreich eröffnete mit der Semmeringbahn (1854) und der Brennerbahn (1867) neue Eisenbahnverbindungen nach Italien. Frankreich zog 1871 mit dem Tunnel durch den Mont Cenis nach. Eine Umfahrung der Schweiz drohte, die traditionellen Herren der Berge mussten befürchten, plötzlich vom Transitverkehr ausgeschlossen zu sein. Eine Alpenquerung in der zentralen Schweiz musste gebaut werden, wollte man den Anschluss an die neue Zeit nicht verlieren und isoliert dastehen.

Doch wo sollte eine neue Bahnlinie die Alpen durchqueren? Ein langes und heftiges Hickhack setzte ein, regionale Interessen standen internationalen Bedürfnissen entgegen, Kantone stritten gegen Kantone. Schliesslich raufte man sich zusammen, Varianten wie Passbahnen über Splügen, Grimsel und Lukmanier schieden aus, man entschied sich für einen Scheiteltunnel durch den Gotthard.

Der Gotthardtunnel versprach der Schweiz eine bessere Anbindung des Tessins, war militärisch leicht zu verteidigen und kam auch den Interessen der benachbarten Länder (Italien, Baden, Württemberg, Bayern) entgegen. Sogar die britische Monarchie war an der Verbindung zu ihrem Kronjuwel Indien interessiert.

Bau und Finanzierung dieses Jahrhundertwerks wären ein eigenes Kapitel wert. Die Hauptsache aber: Nach zehnjähriger Bauzeit (1872–1882) war mit dem damals längsten Eisenbahntunnel der Welt (15 003 m) die Nord-Süd-Achse fertiggestellt (Abbildung 3).

Die immense wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn erkennend, wünschte sich nun jede Schweizer Region eine eigene Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen. Die Genferseeregion und das Wallis meldeten rasch ihre Ansprüche an.

Das Wallis wurde 1878, also relativ früh, durch eine Bahnlinie bis Brig erschlossen, von wo die Verbindung nach Italien durch eine Simplonbahn vorgesehen war. Die Bahngesellschaft Suisse-Occidentale-Simplon zeigte ein lebhaftes Interesse an einem Simplondurchstich, der aber erst nach mehrfachen Planänderungen und einem Staatsvertrag 1898 erfolgte. Der (anfänglich nur einröhrige) Simplontunnel wurde 1906 eröffnet und war über ein halbes Jahrhundert lang mit 19,8 km der längste Gebirgstunnel der Erde. Internationale Berühmtheit erlangte er mit dem bis 1962 durch ihn verkehrenden Simplon-Orient-Express, der London über Paris mit Konstantinopel verband.

Damit war die Schweiz zum dominierenden Alpentransitland aufgestiegen. Mit der 1913 eröffneten Lötschberglinie verfügt sie heute zwischen Basel und der Lombardei über zwei wichtige Nord-Süd-Achsen im Herzen Europas.

### **Zum Autor**

Die grosse Leidenschaft von Ulrich Koenig ist seit seiner Kindheit die Eisenbahn. Schon als Schulbub zeichnete sich das ab: Als im Zeichenunterricht das Thema Zirkus zu behandeln war, malte der Junge einen Eisenbahnzug, bei dem lediglich eine aus dem Güterwagen guckende Giraffe den vagen Bezug zur Aufgabenstellung herstellte. Nach einem Ingenieurabschluss an der ETH widmete sich der Autor ausschliesslich dem Bau von Elektrolokomotiven. Später leitete er während Jahren die Werkstätten einer grossen Privatbahn. Er gilt als einer der grossen Experten der Schweizer Bahngeschichte; sein technischer Erfahrungsschatz ist auch im Ruhestand immer wieder gefragt.