

1882

Der Gotthardtunnel

10 Jahre dauerte der Bau des damals längsten Tunnels der Welt. Er prägte die Wirtschaftsstruktur der Schweiz. Teil 3 der Serie Meilensteine der Schweizer Wirtschaftsgeschichte.

Zug für die Wirtschaft

Die Bahn brachte Industrie und Tourismus in Fahrt. Meisterstück war der Gotthardtunnel. Er vereinte den Norden mit dem Süden der Schweiz und rückte sie in die europäische Mitte. Gleisanschlüsse spielten eine wichtige Rolle für die Entwicklung der Grossstädte. Von Sibylle Veigl

Ein lauter Knall schreckt die Bewohner von Faido aus ihrer samstagsabendlichen Ruhe auf. Ein Zittern geht durch die verschlafene Gemeinde südlich des Gotthards. Boden und Gebäude vibrieren, die Menschen laufen auf die Strasse. Ein Erdbeben mit der Stärke 2,4 auf der Richterskala, das Epizentrum liegt direkt unter Faido. Das war am 25. März dieses Jahres. «Seit wir hier graben, bebte die Erde», sagt der Bauleiter des Gotthard-Basistunnels eine Woche später zum «SonntagsBlick». Für den Gemeindepräsidenten von Faido, Roland David, war klar: «Jetzt rächt sich der Berg an den Menschen.» Der Bau des Gotthard-Basistunnels ist ein Bau der Superlative: der längste Tunnel der Welt, gegraben mit der grössten Tunnelbohrmaschine der Welt. Genauso extrem sind auch seine Probleme.

Zeitsprung 124 Jahre zurück: Ein Welt ereignis, medial begleitet und kommentiert bis nach Amerika, war der Bau des ersten Gotthardtunnels. Damals war er mit 15 Kilometern der längste Tunnel der Welt. 32 Brücken und Viadukte führen die Eisenbahn an die Röhre heran und wieder weg. Das Bauwerk wurde mit dem Sueskanal verglichen. Eröffnet 1882 nach nur zehn Jahren Bauzeit.

Ein Welt ereignis und ein Meilenstein für die Schweiz: Die Gotthardbahn markierte den Höhepunkt einer dreissig Jahre dauernden Bahnentwicklung. Das Streckennetz war in grossen Zügen fertig geknüpft. Die Bahn hatte die Schweiz in eine neue Ära katapultiert, und der Gotthardtunnel machte sie zum Herzen Europas.

Ohne Eisenbahn keine Industrie, kein Städtewachstum, kein Tourismus, lautet die Formel. Denn kein Verkehrsmittel konnte Passagiere und Güter in derart grossen Mengen befördern. Die ersten Bahnen hatten Kohle vom Basler Rheinhafen geliefert, für die Loks selbst und als Treibstoff für die Industrie. Mit Postkuttschen reisten um 1850 jährlich etwa eine Million Menschen in der Schweiz. Mit der Bahn bewegten sich um 1900 rund 100 Millionen Reisende fort.

Aus Kleinstädten, oft noch umgeben von den mittelalterlichen Stadtmauern, wurden Agglomerationen, und der Bahnhof war ihr Herz: Basel, Zürich, Winterthur, Bern, Luzern oder Olten. Die

Kein anderes Verkehrsmittel konnte in so grossen Mengen Passagiere und Güter befördern.

Bahnlinien waren ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie: BBC in Baden, Landis & Gyr in Zug oder Sulzer in Winterthur. Regionen ohne Bahn drifteten ins wirtschaftliche Abseits: Mit der Gotthard-Route verlor der Kanton Graubünden – vor der Einführung der Eisenbahn ein wichtiges Verkehrsgebiet – an Bedeutung.

Vorderhand aber am bedeutendsten: Mit der Bahn kamen die Reisenden aus dem Ausland. Der Tourismus boomte und war zeitweise noch vor der Industrie die wichtigste Einkommensquelle. Die Zahnradbahnen auf die Rigi waren eine europäische Premiere und lösten ein heute unvorstellbares Echo aus. Gipfel um Gipfel wurde von der Bahn erobert: der Pilatus, das Briener Rothorn, der Monte Generoso oder die Kleine Scheidegg.

Nichts war geblieben von der Kritik, die bei der Einführung des neuen Transportmittels Mitte des Jahrhunderts laut geworden war. Befürchtet wurde etwa, dass Überland- und Passstrassen entvölkert und Fuhrleute arbeitslos würden.

Der Erfolg der Bahn hatte alle Skeptiker überrollt. Wer sich leisten konnte, fuhr luxuriös in der ersten Klasse: Sofas mit Samtbezug, davor ein Tischchen aus Mahagoni. Die Decken der Wagen weiss lackiert und golden verziert, die Wände mit Damast verkleidet. An den Türen Einlegearbeiten aus Mahagoni.

Dabei hatte die Schweiz vergleichsweise spät mit dem Eisenbahnbau begonnen. Im Jahr 1847, als von Zürich nach Baden die erste Bahnstrecke von nur 20 Kilometer Länge auf Schweizer Boden gebaut worden war, hatten Frankreich

und Deutschland bereits Tausende von Bahnkilometern. In Fahrt kam die Bahn erst mit der Gründung des Bundesstaates 1848 und der Abschaffung der Zölle an den Kantons Grenzen. Es war Gründerzeit. Eine Bahngesellschaft nach der anderen entstand. Insgesamt 5 grosse und 26 kleinere Unternehmen, alle privat geführt. Der mächtigste Mann der Schweiz, der Zürcher liberale Nationalrat Alfred Escher, zog die Fäden. Er hatte verhindern können, dass mit dem Bahngesetz 1852 der Staat die Kontrolle über den Eisenbahnbau übernahm.

Escher war Politiker, aber vor allem war er Unternehmer: Zwei Bahnunternehmen gehörten ihm, die Nordostbahn und die Gotthardbahn. Um deren Bau zu finan- ▶



Eröffnungsfeier des Gotthardtunnels in Göschenen 1882.

zieren, gründete er 1856 die Kreditanstalt. Der «Eisenbahnbaron» wurde er genannt.

Der Liberale Escher wollte im Spiel der Marktkräfte ein Bahnnetz entstehen lassen, das an den Bedürfnissen des Volkes ausgerichtet war. Der Plan misslang. Statt gesunder Konkurrenz herrschten Kantönligeist, Spekulation und Missgunst. Mit fatalen Folgen: Fahrpläne wurden nicht koordiniert, wichtige Verbindungsstücke fehlten, oder es wurden zwei Linien parallel gebaut, so von Zürich beziehungsweise Winterthur zum Bodensee. Und der Raum Bern blieb weit gehend ohne Bahn.

Der Gotthardtunnel markierte die Wende. Nach dreissig Jahren waren die meisten Privatbahnen finanziell am Boden, auch Eschers Unternehmen. Der Erzkapitalist, der gegen eine Staatsbahn gekämpft hatte, musste für die Gotthardbahn beim Bund um Nachsubventionen

betteln. Das Parlament genehmigte den Kredit, verlangte aber Eschers Rücktritt.

Der Jahrhundertbau war von Anfang an unter einem schlechten Stern gestanden. Die miserablen Arbeitsbedingungen der Mineure führten immer wieder zu Schlagzeilen. Nur mit Schwarzpulver, Pickel und Schaufel mussten die über 5400 Mann dem Berg zu Leibe rücken, bei unerträglicher Hitze und in mit Sprenggasen geschwängelter Luft. Hunderte Arbeiter überlebten dies nicht. Draussen, in den Quartieren der italienischen Gastarbeiter in Göschenen, herrschten skandalöse Zustände, die europaweit kritisiert wurden.

Immer lauter wurden die Forderungen, die Bahngesellschaften zu verstaatlichen. 1898 kaufte der Bund für 1,2 Milliarden Franken völlig veraltetes Rollmaterial und ein marodes Schienennetz zurück. Eine denkbar schlechte Basis, auf der 1902 die

Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihren Betrieb aufnahmen.

Unter den SBB wurde bis in die Vierzigerjahre das ganze Streckennetz elektrifiziert. Ein Quantensprung gelang ihnen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nur noch einmal: mit der Einführung des Taktfahrplans am 23. Mai 1982 als eines der ersten Länder Europas. Dadurch überundeten sie bezüglich Wachstum der Personenkilometer das Auto.

Auch der Gotthard-Basistunnel wird in die Geschichte eingehen. Wirtschaft und Gesellschaft wird er aber nicht verändern. Das hat ihm sein 124 Jahre älterer Bruder immer noch voraus. ◀

Fortsetzung

◀ *Folge 4: Der Maggi-Würfel als Vorreiter der industriell hergestellten Mahlzeit.*

„Es wird Engpässe geben“

Mario Keller, Geschäftsleitungsmitglied des Forschungs- und Beratungsunternehmens Infrac, fordert mehr Effizienz im Verkehr.

FACTS: Die Verkehrsprognosen zeigen nach oben. In den nächsten 15 Jahren soll der Verkehr um 30 Prozent zunehmen. Gibt es Grenzen beim Verkehrswachstum?

Mario Keller: Der Grundansatz unserer Gesellschaft ist doch, dass wir versuchen, die Grenzen immer weiter hinauszuschieben. Deshalb ist es schwierig, absolute Grenzen festzulegen. Aber ich würde von dämpfenden Faktoren sprechen: Der Verkehr wächst zwar weiter, aber nicht mehr so stark wie in den letzten dreissig Jahren.

FACTS: Was bedeutet das für das Verkehrssystem in der Schweiz, also für Schiene und Strasse?

Keller: Das heute schon attraktive Verkehrssystem wird immer mehr Leute dazu verleiten, dieses auch zu nützen. Hier gilt es aber zu unterscheiden: Das Wachstum der Autobahnen ist vorbei. Es sind nur noch punktuelle Ausbauten geplant. Anders bei der Schiene: Die «S-Bahn-Schweiz» ist noch nicht vollendet, mit der Bahn 2000 wurde ein erster Schritt getan. Auch die Neat wird Wachstum auslösen. Kurz: Wir tun alles, damit dem Verkehr keine Grenzen gesetzt werden.



Mario Keller, 56
Der Bauingenieur ETH ist seit 1983 bei Infrac. Er ist unter anderem Experte für Verkehr, Umwelt und Raumplanung.

FACTS: Aber beim Verkehrssystem gibt es doch Grenzen, allein durch die räumlichen Gegebenheiten.

Keller: Ja, es wird Engpässe geben. Deshalb wird eine der Herausforderungen sein, die bestehenden Kapazitäten intelligenter zu nutzen. Mehr Wachstum heisst nicht zwingend mehr Linien legen.

FACTS: Was dann?

Keller: Die Verkehrssysteme Schiene und Strasse müssen verbunden werden, zum Beispiel mit Informationstechnologien. Angesichts des Energie- und Umweltproblems müssen auch die Fahrzeuge selbst effizienter, sauberer und leiser werden. Und all das muss finanziert werden: Der Substanzerhalt der Kapazitäten verschlingt viel Geld.

FACTS: Haben neue Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahn vor 150 Jahren war, noch Chancen?

Keller: Beim Massenverkehr sehe ich für die Schweiz ein geringes Potenzial, weil die System- und Einführungskosten zu hoch sind. Bei den Autos könnte das eher der Fall sein. Hier dürfte sich der Markt in verschiedene Antriebs- und Treibstoffkonzepte aufsplitten.

FACTS: Wenn wir mehr ins Reich der Spekulation gehen: Wie sieht die Schweizer Verkehrslandschaft in hundert Jahren aus?

Keller: Wir werden weiterhin individuelle und Massenverkehrsmittel haben. Vielleicht beschäftigt uns das Mengenproblem dann nicht mehr. Aber die Technologie wird sich geändert haben, hin zu einem saubereren, effizienten und vernetzten System. Der Grabenkrieg zwischen Bahn und Strasse dürfte endgültig der Vergangenheit angehören. ◀