

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Österreich

Memminger, Anton

Zürich, 1878

Zur Geschichte der Alpenstraßen

Zur Geschichte der Alpenstraßen.

Die Geschichte der Alpenbahnen datirt nicht erst seit den Tagen, da die „besten und wägsten“ Eidgenossen in Berlin und Florenz anklopften, um eine milde Gabe für den heiligen Gotthard zu erflehen. Sie gehört keineswegs den letzten zehn oder zwanzig Jahren an, sie ist so alt wie die Eisenbahnen überhaupt.

Am 21. Januar 1841 verhandelte der Große Rath des Kantons Basel-Stadt über die Konzessionirung der ersten Eisenbahn auf schweizerischem Gebiete, der Linie St. Louis-Basel. Die Ueberzeugung, daß der Pfiff der Lokomotive das Signal für Fortführung und Ausfüftung des einen Schienenweges in das Innere des Landes sein werde, wurde schon damals von Vielen getheilt; allein das Werk erschien mit Rücksicht auf das von Gebirgen und Flüssen zerschnittene Land als ein so riesenhaftes, daß sich der Rathsherr Adolf Christ zu dem ahnungsvollen Ausrufe hinreißen ließ: „Die Eisenbahnen sind ein Todesurtheil der großen Staaten über die kleinen, und man kann mit Recht sagen: Ach, die Noth ist groß!“

Wie heute in der Schweiz die Dinge liegen, könnte man schier versucht sein, dem Baseler Rathsherrn eine prophetische Gabe zuzugestehen. Allein für denjenigen, welcher die Geschichte der Eisenbahnen kennt, besteht nicht der mindeste Zweifel, daß selbst die kleine, mit natürlichen Hülfsmitteln wenig gesegnete Schweiz schon lange im Besitze eines Schienenweges über die

Alpen wäre, wenn nicht das Kirchturmsinteresse und der Egoismus mächtiger Koterien über den guten Willen und das edle Streben patriotisch gesinnter Männer den Sieg errungen hätten. jene Art des Gemeinfinns, die, an die Mähte der eigenen Tasche angeklammert, selten über den Gesichtskreis der „Geschlechter“ und des Pfahlbürgerthums der großen Kantonshauptstädte sich zu erheben vermochte, brachte es endlich dahin, daß die ersten schweizerischen Eisenbahngesellschaften unter das kaudinische Joch des französischen Kapitals gebeugt wurden. Millionen sind den Liebhabereien, dem Eigensinn oder der Selbstsucht einzelner „Staatsmänner“, Demagogen und Finanzkreise zum Opfer gebracht und in der Anlage kostspieliger, unrentabler oder überflüssiger Konkurrenzunternehmungen nutz- und zwecklos vergeudet worden. Das Land hat unter diesen kolossalen Verlusten ärger als an den Folgen eines verlorenen Krieges zu leiden, und ist so erschöpft, daß es sich in die traurige und die Unabhängigkeit der Republik wenig förderliche Lage versetzt sieht, die Mittel zum Ausbau der Gotthardbahn größtentheils vom Auslande — von Monarchien zu heischen.

Es ist nicht neu, daß die Aufmerksamkeit der nord- und südwärts der zentralen Alpenkette wohnenden Völker auf die Pässe gerichtet ist. Von den Felsenwänden und den Kuppen der Bergesriesen schaut in die deutschen Gefilde und die blutgetränkte lombardische Ebene eine mehr als zweitausendjährige Vergangenheit hernieder, in welcher die Alpenpässe eine Rolle spielten, deren Wichtigkeit schon von den Historiographen des Alterthums erfaßt wurde. Schon sie gaben sich Mühe, die Wege zu erforschen, auf welchen Brennus mit den Galliern, Hannibal mit den Karthagern, die Kimbern und Teutonen über die Gebirge in die italienischen Niederungen herabgestiegen sind. Nachdem die Römer die Einfälle sowohl der afrikanischen, als auch der nord-

ischen Barbaren glücklich überstanden, die appenninische Halbinsel bis an den Fuß der Alpen ihrer Herrschaft unterworfen, die Helveter in ihre Wohnsitze gebannt und Gallien, das heutige Frankreich, in eine römische Provinz verwandelt hatten, setzte Julius Cäsar über den Rhein und eröffnete damit ein neues ausgedehntes Gebiet für die römische Eroberungspolitik. Römische Heere drangen von Westen her tief in Germanien ein, während gleichzeitig die auf den östlichen Alpen aufgepflanzten Adler der Legionen den Heeren der Imperatoren die Richtung nach der Donau gaben. Die von ihnen längs den zwei großen Flüssen errichteten Kastelle und unwallten Standlager wurden durch eine von Moguntiacum (Mainz) bis Reginum (Regensburg) laufende, mit Schutzwehren versehene Heerstraße verbunden. Von da ab bis Castra Batava (Passau), Vindobona (Wien) und darüber hinaus bis an die Mündungen der Donau bildete der mächtige Strom ein natürliches Bollwerk. Von dieser ununterbrochenen Kette künstlicher und natürlicher, die eroberten Lande gegen die Einfälle der germanischen Stämme schützenden Befestigungen wurden Straßen nach dem Innern der Provinzen angelegt. Um die Verbindungen mit dem Mittelpunkt des Reiches so zweckmäßig wie möglich zu gestalten, schuf die römische Ingenieurkunst wegsame Pfade über den Septimer, den Julier, den Splügen, den Bernhardin und andere Berge der Alpenkette. Die belebteste von all' diesen Straßen war jene, welche von der Hauptstadt Vindelicorum, Augusta Vindelicorum (Augsburg), direkt nach Italien führte: die Straße über den Fernpaß in's Innthal und über den Brenner nach Bogen, über welche sich noch durch das ganze Mittelalter bis in das letzte Jahrzehnt der Haupthandelszug zwischen dem adriatischen Meere und Deutschland bewegte.

Das mit dem größten politischen und ökonomischen Takte entworfene, das ganze Weltreich umfassende Straßennetz war

zur Zeit des Kaisers Antonin 10,000 geographische Meilen lang und verknüpfte die Hauptstadt mit den äußersten Ecken des Reiches. Die Entstehung und Ausbildung dieses Netzes, die Trace und die Technik der Straßen sind in erster Linie auf militärisch-politische Erwägungen zurückzuführen. Alsdann dienten sie aber auch dem öffentlichen Verkehr, wodurch namentlich die am Ausgange der Alpenpässe angelegten Stationen eine doppelte Bedeutung erhielten; so Castra Tigurina (Zürich), Curia (Chur), Brigantia (Bregenz), Fauces Juliae (Füssen), Campodunum (Kempten), Parthanum (Partenkirchen), Pons Aeni (Pfunzen bei Rosenheim), Juvavia (Salzburg) und andere Orte diesseits und jenseits der Alpen.

Als die römischen Legionen dem ungestümen Andrang der Barbaren an den Grenzmarken des Reiches nicht mehr Widerstand zu leisten vermochten, ergoß sich die Fluth der Völkerwanderung über die Alpenpässe in die italienische Ebene. Den Gothen und Hunnen folgten andere deutsche Völkerschaften. Das wilde Gewoge des Kampfes um Macht und Besitz, um Thron und Herrschaft, das in dem letzten Zeitraum des niedergehenden Rom, die italienische Halbinsel durchtobte, wird am besten bezeichnet durch die Namen Arbogast, Stilicho, Marich, Nade-gast, Ataulf, Attila, Rifimer, Odoaker, Theodorich, Totilas und Tejas. Endlich setzte der Zug der Longobarden der Völkerwanderung im mittleren Europa ein Ziel. Das Reich Alboins bestand zweihundert Jahre; da brachen die Franken unter Pipin und unter Karl dem Großen über den Lufmanier in das Thal des Po und vernichteten die Herrschaft der Longobarden.

Nachher bewegten sich die Krönungs- und Kriegszüge der deutschen Könige über diese Alpenpässe. Venedig war der Sammelpunkt der Kreuzfahrer, welche unter Bonifaz von Montferrat über den Mont-Cenis und unter Balduin von

Flandern über die Tyroler Pässe gekommen waren. Auf denselben Wegen zogen die deutschen Ritter und der französische Adel, die Lanzknechte Georg's von Frundsberg, die schweizerischen und spanischen Söldnerheere zum Kampfe um Reiche und Kronen. Oft genug brach sich wildes Schlachtgeschrei an den Grenzwällen der romanischen und deutschen Zunge, und durch Jahrhunderte ertönte über die Alpenstraßen herüber und hinüber der Ruf: „Hie Welf, hie Weiblingen! hie Kaiser, hie Papst! hie Lehensherr, hie Vasall!“

Ueber die bündnerischen Pässe zogen die Könige Konrad II., Friedrich II. und Sigismund, um den Traum altrömischer Weltherrschaft durch die Krönung in Mailand und Rom zu verwirklichen. In einem Dorfe an der Fernstraße starb Lothar der Sachse bei der Rückkehr aus Italien, wo er das kaiserliche Ansehen wiederhergestellt hatte. An der gleichen Stelle erneuerte Kaiser Ludwig IV., der Bayer, seinen Schwur, mit seinen Getreuen auszuziehen, zu Deutschlands Rettung und der Welfschen Züchtigung. Der gleiche Weg führte aber auch König Heinrich IV. nach Kanossa und Konradin in das „Land der Sehnsucht“ nach Neapel, wo der letzte Hohenstaufe unter dem Beile des Henkers sein junges Leben aushauchte.

Den erhebenden Abschluß dieser tragischen Bilder aus der Geschichte bilden die denkwürdigen Kämpfe der Tyroler gegen die napoleonischen Heere. Die Pässe, von denen aus sie so oft den Tod in's Thal geschickt, sind die Zeugen ihrer Tapferkeit und eines unverdienten Geschicks. Auf demselben Pfade, der den Sprossen mächtiger Dynastien in den Tod geleitet, mußte der Führer und Sohn seines Volkes hinabsteigen zur Bastei von Mantua, um dort unter den Kugeln der Feinde zu enden.

So ist die Geschichte der Alpenstraßen fort und fort selbst bis in die jüngsten Tage eng verknüpft mit den Ereignissen,

welche nur zu oft über das Wohl und Wehe der Völker unterschieden haben. Die Pässe bildeten gleichsam die Pforten, durch welche die Kämpfenden in die Arena hinabstiegen, mit jenem Bewußtsein, das die römischen Gladiatoren in die Ovation für den Kaiser einkleideten: *Morituri te salutant!* „Die Todeswilligen bringen dir ihren letzten Gruß!“ In der That sahen nur Wenige der Streiter die Heimat wieder; für sie waren die Alpenpässe meist die Schwelle des Grabes und nicht selten zerfesselte in tosender Brandung an den Felsenmauern, welche die italienische Ebene, wie hohe Ufer das Meer, einrahmen, der Kahn, der den Cäsar und sein Glück führte.

Die beständigen Erschütterungen des europäischen Staatslebens ließen zu Straßen- und Wegebauten keine Zeit und keine Mittel übrig. Gleichwohl waren sie nicht selten Veranlassung, den Wettstreit friedlichen Schaffens anzuregen. So waren z. B. die Kreuzzüge die mächtigsten Förderer des Verkehrs; sie vermehrten die geographischen und sprachlichen Kenntnisse, erschlossen neue Gebiete und vervollkommneten die Schifffahrt.

In vielen Richtungen wurde der beschränkte Gesichtskreis erweitert und eine Menge neuer Beziehungen zu anderen Völkern angeknüpft. Die Bekanntschaft mit der hohen Kultur der Araber erweckte im ganzen Abendlande das Studium des klassischen Alterthums und leitete jene Revolution der Wissenschaft ein, welche den Bruch mit der Scholastik beschleunigte und das Fundament der modernen Zivilisation geworden ist.

Die Entstehung neuer Industrieen, das Aufblühen der Seide-, Sammet- und Teppichweberei, der Färberei und Schwertfegererei u. datirt aus jener Zeit. Der Handel erhielt einen mächtigen Impuls, die Wissensgier, der Forschungstrieb und die Reiselust neue Nahrung. Ein Kreuzfahrer, Benjamin von Tudela, eröffnete von Jerusalem aus die Reihe der großen,

nun folgenden Entdeckungsreisen. Meistens hatten diese Reisen in die entlegensten Länder, durch welche sich namentlich der Venezianer Marco Polo auszeichnete, ihren Ausgangspunkt von italienischen Handelsfaktoreien. Italien war durch die Kreuzzüge das Triebrad und der Träger des gesammten Handels von Europa geworden. Seine Flotten, zu Anfang der Kreuzzüge noch unbedeutend, erwuchsen im Laufe derselben zu den größten der Welt. Als zentrale Seestation zwischen den drei alten Welttheilen weit ins Meer hinausragend, sicherte es sich durch seine Lage den Löwenantheil an den Vortheilen, welche die ganze kommerzielle und industrielle Bewegung mit sich brachte. Mit dem Aufblühen des italienischen Handels lebte auch anderwärts der Verkehr auf. Von den Häfen am mittelländischen Meere bewegten sich die Waarenzüge über die alten Handelsstraßen im Bündnerland nach dem Rhein. Die Städte Chur, Zürich, Basel, Straßburg, Speier, Worms, Mainz und Köln gelangten als Vermittler des Welthandels zu hoher Blüthe. Nicht minder wichtig und bedeutend war der andere Handelsweg, welcher auf der alten, noch von den Römern erbauten und im 16. Jahrhundert ganz neu hergestellten Straße über Bogen, den Brenner, Innsbruck und den Fernpaß nach Füssen, Kempten, Ulm, Augsburg, Nürnberg und weiter nach dem Norden führte.

Von dem in jüngster Zeit so viel genannten St. Gotthard war durch das ganze Mittelalter bis etwa in das vergangene Jahrhundert kaum die Rede. Den praktischen Römern war der Gotthard als Paß gänzlich unbekannt. Zum ersten Mal erscheint derselbe in einer aus dem Jahr 1300 stammenden Urkunde, ist jedoch dann wieder auf lange Zeit in der Geschichte gleichsam verschollen. Erst im Jahre 1431 wird er wieder erwähnt, als die italienischen Prälaten zum Konzil nach Basel sich begaben, und für sie das auf der Südseite des Passes errichtete Schutzhäus

als Absteigequartier eingerichtet wurde. 120 Jahre später wurde es in eine Priesterpründe, 1683 in ein Kapuzinerhospiz umgewandelt; 1775 verschüttete es eine Lawine. Im Jahre 1799 wurde um den Besitz des Gotthardpasses in mehreren blutigen Treffen gekämpft und dabei das neu hergestellte Hospiz gänzlich zerstört; das Holz desselben ging im Rauch der französischen Wachtfeuer auf.

Der österreichische General Hoze warf die Sausculottes aus Graubünden hinaus und setzte sich in den Besitz der Gotthardstraße, worauf es zu den Schlachten bei Winterthur und Zürich kam, in welchen der Erzherzog Karl den General Massena zum Rückzuge zwang. Da jedoch eine zweite französische Armee über den Rhein in Deutschland eingefallen war, sah sich der Sieger genöthigt, dorthin aufzubrechen, ohne die beabsichtigte Vereinigung der russischen Armee unter Korsakow, die eben in der Schweiz Stellung genommen, mit dem von Italien vordringenden Suwarow abwarten zu können. So gelang es Massena, den Russen bei Zürich eine solche Niederlage beizubringen, daß selbst der siegesgewohnte Suwarow, als er nach unsäglichen Anstrengungen und furchtbaren Kämpfen im Thal Tremulo und an der Teufelsbrücke den Vormarsch über den Gotthard in's Reusthal bewerkstelligt hatte, trotz aller Tapferkeit sich in's Rheinthal zurückziehen mußte.

Inzwischen war Bonaparte von seinem kühnen Zuge nach Aegypten zurückgekehrt und hatte sich durch den Staatsstreich vom 19. Brumaire (10. Nov.) 1799 zum ersten Consul Frankreichs emporgeschwungen; im Frühling des folgenden Jahres trat er selbst an die Spitze der Reserve-Armee, mit welcher er unter schweren Strapazen über den großen Bernhard und andere schweizer Pässe nach Italien marschirte und dort die Oesterreicher in der entscheidenden Schlacht bei Marengo besiegte. Als

nach dem Abschluß eines Waffenstillstandes der Wiederausbruch des Krieges drohte, führte Macdonald seinen wunderbaren Zug aus Graubünden über den Splügen und die Tyroler Pässe aus, der an Kühnheit dem der zehntausend Griechen unter Xenophon gleich kommt und den Bonaparte's über den Bernhard übertrifft. Endlich kam nach der Schlacht bei Hohenlinden der Friede von Luneville zu Stande.

Inmitten dieses von ihm geführten Krieges nahm Bonaparte die Ausführung der großen Militärstraßen über den Simplon und den Mont-Cenis energisch an die Hand. Die Kosten für die erstere beliefen sich auf 10, die für die letztere auf 6 Millionen Franken. Ueber den Gotthard führte noch immer ein mit Kollsteinen gepflasterter Saumweg, der jährlich von etwa 15,000 Menschen und 9000 Pferden benutzt wurde. Erst als Graubünden in Verbindung mit Oesterreich und Sardinien, das Beispiel Bonaparte's nachahmend, über den Splügen und den Bernhardin regelrechte Kunststraßen herstellte, sahen sich die inneren Kantone, namentlich Uri, in die Lage versetzt, ihrerseits Alles aufzubieten, um nicht hinter den Konkurrenten zurückzustehen. Mit großen Opfern wurde die Straße über den Gotthard in Angriff genommen und 1830, noch vor der Vollendung der Straßen über den Julier und den Maloja vollendet.

In dem gleichen Jahre, am 15. September 1830, wurde die erste von dem unsterblichen Georg Stephenson *) erbaute Eisenbahn von Liverpool nach Manchester eröffnet. Die ge-

*) Als Erfinder der Dampfmaschine wird James Watt genannt. Der Amerikaner Fulton machte den Dampf dem Transportwesen dienstbar, indem er 1807 den ersten zum Passagiertransport benutzten Dampfer Clermont erbaute. Wie uns jedoch Leibnitz berichtet, sei schon hundert Jahre vor Fulton der bekannte Physiker Papin mit einem durch Dampf getriebenen Schiffe auf der Fulda von Kassel nach Münden gefahren, um von da weiter nach England zu gehen; das Boot sei aber in Münden von den dortigen, über die Erfindung aufgebrachten Schiffern zerschlagen worden.

steigerten Bedürfnisse des Handels und der Industrie hatten die Anwendung der Dampfkraft zur Fortbewegung größerer Lasten zur Folge; die gewöhnlichen Transportmittel und Verkehrswege konnten den vermehrten Anforderungen auf die Dauer unmöglich genügen. Das Dampfroß bewährte sich und fand bald auch auf dem Festlande Eingang. Am 7. Dezember 1835 bewegte sich zum ersten Male ein von Lokomotiven gezogener Zug auf deutschem Boden, und zwar zwischen Nürnberg und Fürth. Am Dreikönigstage 1838 ertönte zuerst der Pfiff der Dampfmaschine in Oesterreich (Wien=Agram) und im Oktober desselben Jahres in Preußen (Berlin=Potsdam). In Frankreich blieb man anfänglich hinter anderen Staaten zurück; erst im Jahre 1837 wurde die mit Dampf betriebene Eisenbahn Paris=St. Germain dem Verkehr übergeben. Die mit einem vorzüglichen Straßennetze ausgerüstete Schweiz rückte 1844 mit der Inbetriebsetzung der kurzen Strecke St. Louis=Basel in Linie und ging dann Anfangs der fünfziger Jahre ernstlich daran, mit der Ausbildung der modernen Verkehrswege den hierin bereits weit fortgeschrittenen Nachbarstaaten nachzufolgen.
