

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: [6]: Gebaute Geschwindigkeit

Artikel: Von Hannibal zu Alptransit
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632909>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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



Hannibals Übergang über die Alpen. Kolorierter Holzschnitt von Heinrich Leutemann, 1866 erschienen im «Münchener Bilderbogen», Blatt 13 der «Bilder aus dem Altertume».

Von Hannibal zu Alptransit

Alpentransversalen sind Heldentaten. Schneller, öfter und flexibler, so rufen beide Seiten der Alpen. Ihre Ingenieure stemmen kühne Kunstbauten gegen Berge und Schluchten.

Text:
Köbi Gantenbein

Ende des Jahres 218 vor Christus zog der Feldherr Hannibal aus Afrika von Spanien über Frankreich herkommend mit seinem riesigen Heer über die Westalpen nach Italien. Er wollte die Römer auf ihrem eigenen Territorium besiegen. Mit ihm zogen nicht nur Zehntausende von Legionären, sondern auch Tausende von Kühen, Pferden, Eseln, Maultieren und drei Dutzend Kriegselefanten. Sein tollkühner Zug ist seit 2000 Jahren eine Vorlage für Historiker, Dichter und Maler. Im Altertum rätselten sie über seinen Weg und Verbleib, in der Renaissance beschrieben sie seinen Zug fantasievoll, im 19. Jahrhundert malte William Turner Hannibal im Schneesturm, und Francisco Goya zeichnete sein Porträt.

Später wurde der karthagische Kriegsherr ein Filmstar und ein Held des Freilichttheaters mitsamt lebendigen Elefanten. Sein Zug über die Alpen ist die erste und berühmteste Alpentransversale.

Hannibal konnte Rom nicht vernichten – dessen Kaiser unternahm dafür selbst blutige Alpenfeldzüge und schloss die Alpen und ihre nördlichen Ebenen dem Imperium an. Es wurde ein Strassensystem nötig, um sie militärisch und politisch beherrschen und den Tribut nach Rom führen zu können. Aus den Tausende Jahre alten Pfaden über die Alpen, die vorab dem inneralpinen Transport dienten, baute Rom Alpentransversalen für Soldaten, Saumtiere, Karren und Schlitten.

Ihre Routen über den Septimer in Graubünden oder über den Grossen Sankt Bernhard in den Westalpen sind heute schöne Wanderungen. Denn auch nach dem Untergang der Römer – 400 Jahre nach Hannibal – blieben ihre Strassen ein ewiges Vermächtnis: Über die Alpen ziehen als Krieger, Pilger und Händler oder später als Tourist ist ein europäischer Mythos, ein Schrecken, eine Freude – ein Kulturgut, das keine andere Weltgegend hat. Im Mittelalter wurden dafür gut 300 Saumwege eingerichtet, strikt kontrolliert von den Menschen, die in den Alpen lebten – da konnten sich die Kaufleute der Städte am Alpenrand noch so ärgern über lange Dauer und Kosten,

und auch Herr Geheimrat Goethes Wettern gegen die langsamen Alpentransversalen nützte nichts – die Zeit der Landwirtschaft bestimmte den Takt. Und die Einwohner schöpften etlichen Profit des Transits ab.

Der General als Transversalenbauer

Der Krieg war stets ein wichtiger Strassenbauer in den Alpen. 1772 ist der Brenner als erste durchwegs befahrbare Alpentransversale gebaut worden, denn der Kaiser in Wien wollte schnellen Soldatenverkehr zu seinem einzigen Meerhafen an der Adria. Schon 1830 gab es 14 befahrbare Passstrassen – Meisterstücke der Ingenieure, der heimlichen Helden des 19. Jahrhunderts. Napoleons Ingenieure waren tollkühne Wegmacher, Könner der Rampen und Serpentinien im steilen Gelände, sie schlugen grosse kanonentragende Brücken, errichteten Stütz- und Lawinverbauungen, gruben Tunnel und legten die Trassen so effektiv an, dass sie bis heute brauchbar sind. Doch so, wie die Wichtigkeit der Alpentransversale zunahm, so verloren die Saumwege ihre Bedeutung als Transversalen und als inneralpine Verbindungen. Die Täler wurden vom Transit abgekoppelt – Güter und Menschen schnell und günstig von der Stadt am nördlichen zur Metropole am südlichen Alpenrand zu transportieren, gab den Takt an.

Er schlug noch schneller, als die Eisenbahn die Alpen erreichte. 1854 fuhr die erste von Wien über den Semmering und durch die Karawanken wieder nach Triest, dem Hafen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Sechs weitere Eisenbahntransversalen folgten kurz darauf – Brenner (1867), Fréjus (1871), Gotthard (1882), Tauern, Simplon/Lötschberg und Pyhrn (1906) – und 1928 die Tendabahn zwischen dem Piemont und dem Mittelmeer. Das sind die acht Eisenbahntransversalen – mehr gibt es auch heute nicht. Mühevoller als Karren und Zugtiere kamen die Lokomotiven mit dem steilen Relief der Alpen zu recht; mit drei Erfindungen schafften ihre Ingenieure die Überwindung der Steigungen: mit Rampen und Dämmen, Einschnitten und Viadukten; mit dem Kehrtunnel, in dem der Zug im Kreis auf- und abwärtsfährt, und mit dem bis zu zwanzig Kilometer langen Scheiteltunnel, damit die Lokomotive nicht bis auf die Passhöhe keuchen musste.

Händler als Transversalenbauer

Zehn Abstimmungen waren nötig, bis 1925 in Graubünden das Auto fahren durfte. Doch es dauerte noch einmal vierzig Jahre, bis 1967 die Brenner-Autobahn als erste Autobahntransversale eröffnet wurde. Dann folgten mit Fréjus-, Tauern-, Pyhrn- und Gotthard-Autobahn binnen wenigen Jahren die nächsten. Und mit ihnen bald die Auto- und Lastwagenkolonnen, die über die kühnen Kunstbauten in Galerien, Brücken, Einschnitten und Tunnel die Metropolen des Nordens und des Südens Europas verbinden. Flexibler und schneller wird der Verkehr, er konzentriert sich auf wenige Routen, und sein Volumen wächst enorm – von 1970 bis 2015 nimmt der Gütertransport um das Sechsfache zu. Nach den Generälen werden die Warenhändler Transversalenbauer. Denn das Gebet des 20. Jahrhunderts heisst freier Fluss den Waren.

War der Strassentransit für Waren 1970 mit einem Viertel Anteil am Volumen noch klein, so wuchs er binnen vierzig Jahren auf drei Viertel an. Für die Regionen in den Strassenkorridoren stieg zwar die Standortgunst, doch die ökologischen Belastungen nahmen ebenfalls zu. Denn nach dem Untergang der sozialistischen Regimes konnten die Werte der EU – völlig freie Fahrt für Waren, Kapital und Bürger – auch ostwärts wachsen. Zu den alpenquerenden kamen die Alpen von Westen nach Osten durchziehenden Korridore auf Strasse und Schiene.

Schon als die Generäle die Transversalen forderten, wurden Verkehrspolitik und Strassenbau in den Alpen in fernen Zentren bestimmt, und das wollten die Händler der freien Waren nach dem Zweiten Weltkrieg auch so halten. Ihre Zentrale in Brüssel gab und gibt Ton und Takt vor.

Das Pfand gegen die Lastwagenkolonnen

Der freie Güterverkehr und die weit verstreute Arbeitsteilung sind Grundfesten europäischer Politik. Ihre Folgen sind immer längere Lastwagenkolonnen. Sie sind das Problem der Alpenregionen, die europäischen Metropolen gehen sie nichts an, die liegen alle ausserhalb. Als Trost immerhin spendiert Brüssel den am Transit von Strasse und Eisenbahn Leidenden Lärmschutzwände.

Die Schweiz ist kein Mitglied der EU und konnte also eine eigene Verkehrspolitik probieren. Innenpolitisch hat die Alpeninitiative den Takt angegeben und den Kampf gegen die Lastwagenkolonnen geführt. Sie will, dass es keinen Ausbau des Strassentransits mehr gebe; aussenpolitisch befestigte die Schweiz mit der EU in bilateralen Verträgen ihren eigenen Weg und bot als Lösung für den stark wachsenden Gütertransport zwei neue Schnellbahnen durch die Alpen. Die eine führt durch den Lötschberg und den Simplon, die andere durch den Gotthard und den Ceneri. Der Lötschberg als Teil des Eurokorridors Rotterdam-Genua wurde am 9. Dezember 2007 als 34,6 Kilometer langer Tunnel eröffnet, in dem der Zug mit einer Geschwindigkeit von 230 Kilometern pro Stunde fährt. Wie es im TGV-Tempo weitergehen soll durch den Simplon in die Lombardei, ist noch neblig. Die andere Schnellbahn fährt nun durch den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel, dem 2020 ein Tunnel durch den Monte Ceneri folgt.

Fortschritt heisst Tempo

Hannibal hat – je nach Quelle – für den Alpentransit zwischen einem und drei Monaten gebraucht. Als die Gotthardroute als wichtigste Transversale des Mittelalters befestigt worden war, war man über Wege, Flüsse und Seen sieben Tage unterwegs. Dank der Fahrstrasse von 1830 dauerte die Kutschenfahrt noch drei bis vier Tage. Mit dem Dampfzug brauchten die kommod in der ersten, zweiten oder dritten Klasse Sitzenden 1882 zehn Stunden von Basel durch den Gotthard nach Chiasso. Doppelspur, Elektrifizierung und schnelleres Rollmaterial sorgten um 1970 für eine Fahrt von viereinhalb Stunden. Bis zum Sommer 2016 beharrte der Fahrplan auf 4 Stunden und 25 Minuten. Wenn 2020 der Ceneri-Basistunnel öffnet, will er Zürich-Lugano in zwei Stunden bieten. Goethe, der über die lange Reise nach Italien jammerte, hätte gewiss Freude, die Kapitäne des europäischen Wirtschaftsraums haben sie ebenso: schneller, öfter, flexibler.

Für das Vorankommen der Alpen war und ist solcher Fortschritt zwiespältig. Einerseits teilen die Transversalen die Alpen in Transitkorridore, in denen sich Industrie hält, die Landwirtschaft intensiviert wird und Städte schnell wachsen, und in periphere Regionen, an denen die Auszehrung nagt. Andererseits legte die Eisenbahn die Grundlage für den Fremdenverkehr. Immer komfortabler sind die Kurorte für die Menschen der europäischen Metropolen erreichbar. Thomas Mann brauchte von München nach Arosa – seinem bevorzugten Kurort – gleich lang wie heute ein chinesischer Gast von Peking. Die alte Bahn bot Attraktionen wie ein Kino: Wer kennt nicht die Freude, als er zum ersten Mal das Kirchlein von Wassen an der Gotthardstrecke dreimal grüssen durfte, je durchs Fenster auf der anderen Seite des Eisenbahnwagens? Das ist nun fertig mit der Schnellbahn: einsteigen, Luft anhalten, auf zehn zählen – schon ist man in Mailand. ●



Nördliche Portallandschaft bei Erstfeld: Der Sichelbogen aus Granit erinnert an Landschaftsbauten der alten Gotthardbahn, scharfkantige Betonröhren verkörpern das «Durchstossen des Bergs».