



**Embargo:
14.04.2007, 12.30 h**

Rede / Referat: Es gilt sowohl das mündliche wie das schriftliche Wort, der Redner behält sich vor, auch stark vom Manuskript abzuweichen!

„Was die Rheinfall-Bahn der Region gebracht hat“

Referat von Bundesrat Christoph Blocher an der Jubiläumsfeier „150-Jahre Rheinfall-Bahn“, 14. April 2007, in Schaffhausen

1. Eine poetische Erinnerung

Ich muss gleich zu Beginn gestehen, dass ich – wenn ich heute aus Anlass des „Rheinfall-Bahn“-Jubiläums zu Ihnen spreche – das nicht ohne schwere persönliche Voreingenommenheit tun kann: diese 150-jährige Bahn war – neben dem Rheinfall selbst, dessen Namen sie trägt – der engste Begleiter meiner Kindheit, und zwar in akustischer wie auch in existentieller Hinsicht.

Lassen Sie mich also zuerst mit etwas Persönlichem beginnen! Ich wuchs seit meiner Geburt 1940 im Pfarrhaus Laufen hoch über der „Rheinfall-Bahn“-Brücke auf. 65 Jahre früher – also 1875 – war ins gleiche Pfarrhaus ein anderer Pfarrerssohn – ein Säugling noch – mit seinen Eltern eingezogen. Aus diesem Säugling wurde später der weltberühmte **Psychiater und Tiefenpsychologe Carl Gustav Jung**. In seinen Jugenderinnerungen nimmt die heutige Rheinfall-Bahn einen prominenten Platz ein. Vor allem scheint die „Rheinfall-Bahn“-Brücke, d.h. der dem Geleise angegliederte Fussteg, für den Tiefenpsychologen Carl Gustav Jung eine geradezu abgrundtiefe Bedeutung erhalten zu haben.

C. G. Jung schreibt: „Meine Mutter erzählte mir, dass ich einmal mit der Magd über die Rheinfallbrücke nach Neuhausen ging, plötzlich hinfiel und mit einem Bein unter das Gelände glitt. Das Mädchen konnte mich gerade noch erwischen und zurückreissen. Diese Dinge“, - so deutet der Psychiater Jung den Vorfall später, „weisen auf einen unbewussten Selbstmorddrang, beziehungsweise auf einen fatalen Widerstand gegen das Leben in dieser Welt.“ (Erinnerungen, Träume und Gedanken von C. G. Jung, aufgezeichnet und herausgegeben von Aniela Jaffé, 1962, S. 15f.)

Sie sehen, so deutet ein Psychiater ein dummes Hinfallen. Ich selbst wäre für mich nie auf eine solche Deutung gekommen, darum bin ich wohl auch nicht Psychiater, sondern Bundesrat geworden. Aber diese Rheinfallbahnbrücke führt allemal an die unheimliche Grenze zwischen Leben und Tod heran. Da gebe ich C.G. Jung schon Recht. Als Kind habe ich mich dieser Grenze allerdings mit spielerischer Freude genähert – was sich an folgender Erinnerung ablesen lässt:

Als Knabe hatte ich jeweils den Einkauf und die Heimschaffung der Lebensmittel für den grossen, kinderreichen Haushalt zu besorgen. Mit dem Leiterwagen ging die Fahrt nach Neuhausen in den „Konsum“ und dann wieder zurück. Auf dem Heimweg musste das nun schwere Gefährt die Treppe zur Rheinfalbrücke hinaufgeschafft werden: Stufe um Stufe. Dann aber begann der gemächliche Marsch über den Holzsteg, der dicht neben dem Bahngleise einher lief und in seiner Gemächlichkeit zum Schlendrian verführte. Mitten im Strom hielt ich an und zog aus einem Beutelchen einen der dort sorgfältig gesammelten Einräppler, und wenn ich auf der ganzen Brücke niemanden kommen sah, schlüpfte ich unter der Abschränkung durch, kroch mit angstvoll klopfendem Herzen zum Schienenstrang hin und legte den Röppler dorthin, wohn ihn bald einmal die Räder der Rheinfal-Bahn überfahren mussten. Blitzschnell zog ich mich auf den Holzsteg zurück und wartete auf das Ungeheuer, das dann mit Donnern, Gerassel und Gequietsch in unmittelbarer Nähe an mir vorbeisauste. Und schon lag blank und glänzend die 1-Röppler-Scheibe auf der Schiene. Keine abgegriffene „1“ mehr war zu sehen. Zum „Goldstücklein“ war die billige Münze geworden. Ich war stets stolz, solche einmaligen Münzen kleinen Freunden und Geschwistern zu zeigen, denn niemand hatte Ähnliches vorzuweisen.

Doch Sie, meine Damen und Herren, gehören jetzt zu den ersten, die die Methode meiner damaligen Münzenwerkstätte erfahren. Vielleicht sind mir – um mich doch noch C. G. Jung anzunähern – vielerlei Einsichten aus diesem und manchem andern Jugenderlebnis auf der Rheinfalbrücke für meine spätere Tätigkeit als Unternehmer und Politiker zugekommen...!

Doch die „Rheinfal-Bahn“ hat auch viel Handfesteres gebracht.

2. Private Pioniere

Am 15. April 1857 fand die festliche Einweihung der „Rheinfal-Bahn“ statt. Der Name war durchaus mit Bedacht gewählt. Er verwies auf das gemeinsame Wahrzeichen am Rhein. Bereits einen Tag nach der Eröffnung fuhr die erste Lokomotive die dreissig Kilometer lange Strecke von Schaffhausen nach Winterthur ab. Es war eine moderne Bahn: Sie kannte bereits den Taktfahrplan: Drei Mal am Tag. Dann wurde der Taktfahrplan massiv um dreissig Prozent erhöht: auf vier Fahrten täglich... Der Zug fuhr, noch bevor alle Stationen fertig gebaut waren, denn die Stationen und ihre Lage waren seit jeher ein Politikum – und sind es bis heute geblieben. Anders war es mit der Bahn: Die Rheinfal-Bahn wurde bereits als Aktiengesellschaft gegründet. Zwar mit Beteiligung der öffentlichen Hand, tonangebend waren jedoch die privaten Investoren. Diese hafteten mit ihrem Vermögen und waren entsprechend interessiert an der Rentabilität einer solchen Strecke.

Es ging also darum, allgemeine und persönliche Interessen zu vereinen. Was nicht immer reibungslos verlief. Noch vor dem Bau der Bahn wurde ausgiebig und intensiv um die Frage gestritten, wo in Schaffhausen der Bahnhof zu stehen kommen sollte.

Einer der Hauptaktionäre, Heinrich Moser, verfasste dazu 1855 eine zweiundzwanzig Seiten starke Abhandlung mit dem Titel: „Soll der Bahnhof der Rheinfal-Bahn auf die Bleiche, in den Baumgarten oder in den Urwerf kommen?“ Ganze zweiundzwanzig Seiten umfasste der Aufsatz und er endete mit den Worten: „Manche Fehler und Irrthümer mögen wohl in diesem

Schriftchen zu finden sein, aber Eines ist auch darin, was nicht überall zu finden ist, nemlich meine innerste Ueberzeugung.“

Diese Ernsthaftigkeit beeindruckt und sie zeigt auch, dass einer, der sein eigenes Kapital einsetzt, ganz anders entscheidet, als wer einfach über anonyme Steuergelder verfügt. Übrigens konnte sich der besagte Heinrich Moser nicht durchsetzen und er zog die Konsequenzen und zeichnete keine Aktien. Diese Freiheit ist uns mittlerweile abhanden gekommen. Wir sollten also an diesem Jubiläum nicht vergessen: **Die Eisenbahnpioniere der Schweiz waren private Unternehmer und Geldgeber. Es waren die liberalen Gründerväter, allen voran Alfred Escher, die das Fundament der modernen Schweiz legten. So ist es kein Zufall, dass noch vor der Einweihung Alfred Eschers Nord-Ost-Bahn die Rheinfallbahn-Gesellschaft mehrheitlich erwarb.**

3. Anschluss an den Fortschritt

Die Bahn im 19. Jahrhundert war so etwas wie ein Synonym für die Zukunft. Der Anschluss an ein Bahnnetz hiess immer auch Anschluss an ein neues Zeitalter. Oder wenigstens wuchs mit jedem Meter Schiene die Hoffnung auf Fortschritt und Wohlstand.

Allerdings sah nicht jeder im Fortschritt bedingungslos nur etwas Gutes. Das hat sich nicht geändert. Der Schweizer ist im Zweifelsfall **misstrauisch** und ich halte diese Eigenschaft für eine der wichtigsten Tugenden in der Politik. Wenn alle „Hurra“ schreien, ist Skepsis angesagt. Wenn alle in die gleiche Richtung rennen, bleibe ich jedenfalls lieber vorerst stehen.

So gab es auch Dörfer entlang der Rheinfall-Bahn, die sich nicht wirklich um eine Haltestelle rissen. Die Gemeinde Henggart sollte zunächst keine Station erhalten. Als dann doch eine beschlossen wurde, wollten die Bauern diese möglichst weit weg von ihren Häusern wissen. Da meldete sich der pfiifige Wirt zur Traube (Hatt) und stellte in der Nähe seiner Liegenschaft das Land für die Stationsanlage gratis zur Verfügung. **„Durch diese weitsichtige Haltung legte er den Grund für den blühenden Gastwirtschaftsbetrieb seiner Familie“**, heisst es dazu in der Jubiläumsschrift „100 Jahre Rheinfall-Bahn“. Gleichzeitig erfüllte sich mit diesem unternehmerischen Einfall ein **urliberales Prinzip: Dass sich nämlich Eigennutz und Gemeinnutz keinesfalls ausschliessen müssen.** Denn die Haltestelle **Henggart** wuchs sich **zum Verkehrszentrum** für das umliegende Weinland aus, wovon schliesslich das ansässige Gewerbe, die ganze Landwirtschaft und eben auch der Gasthof Traube profitierten.

4. Mitten durch den Garten

Wenn ich von der regionalen Bedeutung der Rheinfall-Bahn spreche, dann möchte ich es nicht unterlassen, nochmals auf die persönliche Bedeutung der Rheinfall-Bahn zu reden zu kommen. Diese Bahn brachte für mich die erste Symbiose von Heimat und Weltoffenheit. Warum?

Laufen befand sich eisenbahntechnisch gesehen an einem interessanten Punkt. Zwar verfügte unser Dorf über keine eigene Station an der RheinfalBahn – uns hatte ein so einfallsreicher Wirt wie in Henggart gefehlt –, aber wir wohnten dafür in relativer Nähe zweier Eisenbahnlinien. Zum einen eben der Rheinfal-Bahn. Dazu mussten wir zu Fuss nach Dachsen gehen, um zuzusteigen. Aber gleich gegenüber dem Rhein – wir lebten ja beinahe über dem Rheinfal – befand sich eine weitere Strecke, die Schaffhausen mit Zürich verband und die RheinfalBahn ab 1897 stark konkurrenzierte. Doch die beiden Bahnen waren wie Zeugen unterschiedlicher Epochen.

Während die Rheinfal-Bahn noch unter Dampf ächzte, war die Strecke Neuhausen-Schaffhausen-Bülach-Zürich bereits elektrifiziert. Etwas hochmütig wie wir waren, empfanden wir die Dampfbahn als äusserst altmodisch.

Den Weg zur Station an der RheinfalBahn in Dachsen empfanden wir deshalb beinahe als Rückfall ins 19. Jahrhundert. Währenddessen unsere Wahrnehmung beim Einsteigen in die Linie Zürich - Schaffhausen in Neuhausen umgehend auf Fortschritt, Weltoffenheit, Zukunft schaltete.

Bis wir dann herausfanden, dass die Rheinfal-Bahn ebenfalls nach Schaffhausen führte und auch dort der Anschluss an die grosse, weite Welt gewährleistet war. So unterschiedlich konnten die beiden Bahnen folglich gar nicht sein. Heimat und Weltoffenheit schlossen sich also eng zusammen.

5. Zeugnis der liberalen Schweiz

Das schweizerische Bahnnetz entstand fast gleichzeitig mit der modernen Schweiz. Es waren vorab Zürcher Unternehmer, die den jungen Bundesstaat prägten: Sie setzten auf private Initiative, auf das Unternehmertum, auf Fortschritt, Freiheit, Selbstverantwortung. Damit legten sie den Grundstein für den Erfolg der Schweiz – und wann immer unser Land glaubte, auf diese Rezepte verzichten zu können, erntete es Misserfolg und Stagnation, wie zuletzt in den 1990er Jahren.

Die Bahnen – und dazu gehörte auch die Rheinfal-Bahn – sind Zeugnisse dieser liberalen Schweiz. Einer Schweiz, die nicht in Staatsgläubigkeit verharrte, sondern an die Tüchtigkeit der Bürger glaubte und ihnen Freiräume bot, ihre Tüchtigkeit in Erfolg umzumünzen. Was uns heute angesichts der jährlichen Milliardenkosten der Eisenbahnen erstaunt: Die Rheinfal-Bahn wurde vierzig Jahre lang mit Gewinn betrieben. Erst mit einer Volksabstimmung 1898 beschloss die Eidgenossenschaft den (Rück-)Kauf des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Wenn die Eisenbahnen ein **Zeugnis einer freiheitlichen Schweiz** sind, dann sind sie auch ein **Abbild des Pioniergeistes.**

Als die Schweiz Wasserkraftwerke und Stauseen zu bauen begann, entwickelte und lieferte die Industrie dazu die Turbinen, die noch heute Weltruf geniessen. Genauso erging es mit dem Ausbau des Schienennetzes.

Es war die „Schweizerische Waggon Fabrik“ aus Neuhausen, welche die ersten Personenwagen für die neu entstandene Rheinfal-Bahn beisteuerte und lange Zeit war die Schweiz führend in der Herstellung von Rollmaterial. Heute hat sie wieder an die Spitze zurückgefunden – dank eines auch politisch tätigen Unternehmers aus dem Nachbarkanton Thurgau.

6. Perspektiven und Einsichten

Die Rheinfal-Bahn brachte **Mobilität in die Region**, sie brachte **Arbeitsplätze, Fortschritt, Wohlstand**. Sie diente dem einfachen Personentransport, aber auch dem **Tourismus**. Vornehmlich die reiselustigen und entdeckungsfreudigen **Engländer** liessen sich das Schauspiel des Rheinfalles nicht entgehen. Auch sie kamen mit der Bahn. Daneben profitierten die **Industrie, die Baufirmen bis hin zu den Weinbauern** von den Transportmöglichkeiten.

Aber wie Sie anfangs bei C.G. Jung gesehen haben, kann eine Bahn auch eine Vorlage sein für tiefere Einsichten ins Leben und seine Zusammenhänge. Das deutete ich zum Schluss an in einer wiederum persönlichen – „poetischen“ – Erinnerung:

Ich muss nochmals auf den Fussgängersteg über den Rhein dicht neben der Rheinfal-Bahn zurückkommen. Als kleiner Bub schaute ich jeweils fasziniert vom Schaffhauser Ende der Brücke über diesen Steg auf die andere Seite. Allzu weit getraute ich mich allerdings noch nicht hinauszugehen, denn unter den Füßen toste das Wasser, mir wurde mulmig, auch wenn ich das Ganze äusserst aufregend fand. Aber eines fiel mir auf: Aufgrund der Perspektive erschien mir der Bahntunnel, der am zürcherischen Ende des Steges den Laufener Schlosshügel durchbricht, als ein winzig kleines Loch. Mir **schien** dieser Tunnelleingang nicht nur klein, ich **hielt** ihn auch für klein, was mich beunruhigte. Wie sollte die grosse Lokomotive, die ja täglich an unserem Haus vorbeiraste, wie sollte dieses Ungetüm in ein so kleines Loch passen? Dies hielt ich für unmöglich. Jedes Mal, wenn ich nun auf diesem Fusssteg stand und über die Brücke zum Tunnel spähte, fürchtete ich, ein Zug könnte kommen, was unweigerlich zu einer Katastrophe führen musste, weil der zu grosse Zug ja zwangsläufig bei diesem kleinen Loch am Eingang zerschellen musste.

Eines Tages traf nun ein, was ich schon lange befürchtete. Der Zug kam. Aber nicht von hinten – sondern von vorne! Der Zug schoss aus dem Tunnel auf der gegenüberliegenden Seite hervor. Und ich staunte: Der Zug war erst winzig klein, doch er wuchs und wuchs, je näher er auf mich zukam, bis er schliesslich in seiner ganzen Mächtigkeit an mir vorbeidonnerte. Ich war äusserst eingeschüchtert. Ja, ich verharrte, so wie ich stand und getraute mich nicht umzudrehen. Denn ich war in meiner kindlichen Logik vollkommen überzeugt, dass der Zug hinter meinem Rücken weiter wachsen würde – was mich zusätzlich ängstigte.

Gleichwohl hatte ich Verdacht geschöpft: Wie oft schon war der Zug an unserem Haus vorbeigefahren und offensichtlich über die Brücke erfolgreich nach Schaffhausen gelangt – und die erwartete Katastrophe war nie eingetreten.

Nun ergab es sich tatsächlich eines Tages, dass der Zug von Schaffhausen her kam und sich dann – für mich logischerweise - kleiner machte, bis er haargenau in den Tunnel passte.

Mit dieser Entdeckung kehrte ich nach Hause zurück. Ich wollte meinem Vater davon berichten, da ich ja selbstverständlich nichts vom Phänomen der Perspektive verstand. Zu abstrakt war dieser Vorgang, das wusste auch mein Vater und er fand trotzdem ein Bild, das ich begriff und seither nie mehr vergass:

„Weisst du“, sagte er, „was du gesehen hast, trifft auch auf uns zu: Man ist nicht so klein, wie die Leute denken, dass man sei. Man ist allerdings auch nicht so gross, wie man sich selber hält.“

Diese Weisheit hat mir im Leben oft geholfen. Manch ungerechtfertigte Kritik und Erniedrigung ist so an mir abgeprallt. Und manch unternehmerische und politische „Grosstat“, die sich später als Dummheit herausgestellt hätte, ist an mir vorübergegangen.

Sie sehen: Schon deshalb hat es sich gelohnt, vor 150 Jahren diese Bahn zu erbauen. Möge sie noch lange ihren volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen und vielerlei menschliche Weisheiten vermitteln!

Kontakt/Rückfragen:
Tel. +41 31 322 18 18