Ein königliches Gebirge : Gotthard - der sagenhafte Berg

Autor(en): **Ribi, Rolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **33 (2006)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-911321

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

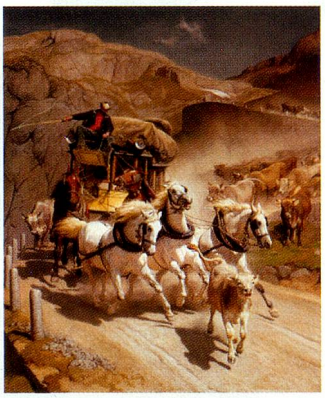
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Gotthard – der sagenhafte Berg

Nicht das Matterhorn, nicht die Jungfrau oder der Pilatus – der Gotthard ist für die Eidgenossen der Berg der Berge. Hier soll die Schweiz entstanden sein, hier hat sie ihre Jahrhundertwerke gebaut. Von Rolf Ribi

Jeder Schüler hört die Sage vom Bau der Teufelsbrücke, wo die Urner den Teufel überlistet haben. Viele kennen das Bild «Gotthardpost» von Rudolf Koller, das im Zürcher Kunsthaus hängt. Ältere Männer und Frauen erinnern sich an das militärische Reduit am Gotthard im Zweiten Weltkrieg. Manche Eidgenossen sehen die Geburtsstunde des Landes im Freiheitswillen der Hirten am Gotthard. Und alle Schweizer sind stolz auf die Jahrhundertwerke der Passstrasse, der Eisenbahn mit ihren Kehrtunnels, der Autobahn mit dem Strassentunnel und schon bald des längsten Bahntunnels der Welt.



Die legendäre «Gotthardpost» von Rudolf Koller, 1870.

«Königliches Gebirge»

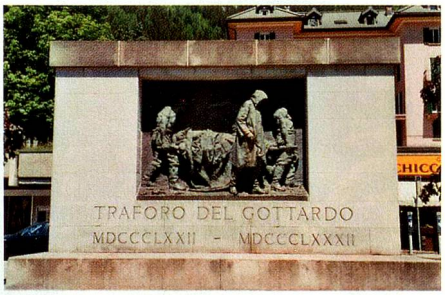
Zunächst ist der Gotthard ein massives Gebirge zwischen dem Reusstal und der Leventina, genauer zwischen Urserental und Bedrettotal. Sein höchster Gipfel Pizzo Rotondo erreicht 3192 Meter. Der Name Gotthard stammt vom Pass zwischen Hospental und Airolo, und dieser trägt den Namen eines Bischofs, dem die Kapelle auf dem Hospiz im 13. Jahrhundert geweiht wurde. Das Altarbild zeigt den Heiligen Gotthard.

«Der Gotthard ist zwar nicht das höchste Gebirge der Schweiz, und in Savoyen übertrifft ihn der Montblanc an Höhe um vieles; doch behauptet er den Rang eines königlichen Gebirges über alle andern, weil die grössten Gebirgsketten bei ihm zusammenlaufen», schrieb Johann Wolfgang von Goethe 1779 in seinen «Briefen aus der Schweiz». In der Tat treffen die Berner und Walliser Alpen von Westen, die Glarner und Bündner Alpen von Osten am Gotthard zusammen. Im Norden und Süden schneiden die Reuss und der Tessin tiefe Täler ins Gebirge.

Der Gotthard ist eine europäische Wasserscheide. Von seinen Höhen nehmen vier grosse Flüsse ihren Lauf – der Rhein bis zur Nordsee, die Rhone zum Mittelmeer, die Reuss in die Aare und später in den Rhein, der Tessin in den Po und dann ins Adriatische Meer. Zuoberst auf dem Pass fliessen zwei muntere Bächlein aus kleinen Bergseen, nur wenige Schritte voneinander entfernt – die Reuss und der Tessin. Das Gotthardmassiv ist auch eine Wetterscheide. Wenn es im Norden regnet, beschert dem Süden meist ein Nordwind ein Bilderbuchwetter. Wenn im Norden der Föhn weht, giesst es im Tessin oft tagelang.

Die Strasse über den Pass

Bis ins 12. Jahrhundert verhinderte die Schlucht der Schöllenen den Weg zum Gotthard. Erst nach dem Bau der Teufelsbrücke um 1220 begann ein Saumverkehr mit Lasttieren bis in die Lombardei. Aber bis ins



Denkmal für verunglückte Mineure in Airolo.

16. Jahrhundert blieb der gefährliche Pfad vor allem eine lokale Verbindung zwischen den beiden Tälern. Für den Weg von Flüelen nach Bellinzona brauchten die Säumer sieben Tage. Im 17. und 18. Jahrhundert gab es einen Pferdepostdienst zwischen Zürich und Mailand. Mit dem Ausbau des alten Saumweges zur Passstrasse um 1830 wurde der Gotthard zum wichtigsten Verkehrsweg über die Alpen – zuerst mit Pferdekutschen und später mit den ersten Automobilen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte ein wachsender Reiseverkehr ein. Mit dem Nationalstrassenbau kam die Idee eines Stras-

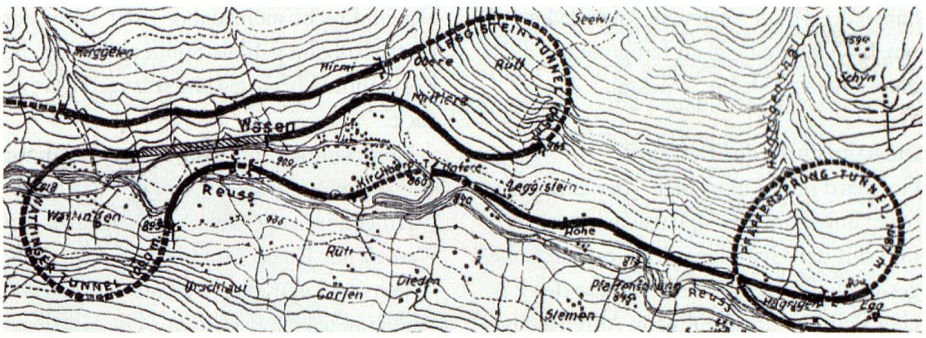
Fast vier Jahre dauerten die Bohrungen ...

... bis zum ersten Durchbruch am 6. September 2006.

SCHWEIZER REVUE Oktober 2006 / Nr. 5
Fotos: Alptransit/Kunsthaus Zürich/
Sammlung Rhyner, Stadt- und Universitätsbibliothek Bern, Pro Litteris, Pressedienst.

sentunnels am Gotthard auf. 1980 war der damals längste Strassentunnel der Welt nach elfjähriger Bauzeit verwirklicht – 16,9 Kilometer lang in einer einzigen Tunnelröhre mit einem Sicherheitsstollen. «Der Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr. Unsere Verkehrspolitik sieht heute und morgen den Güterverkehr auf der Schiene», sagte Bundesrat Hans Hürlimann bei der Einweihung. Heute wissen wir: Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt, die Flut der Lastwagen (und Personenwagen) wird immer grösser und bringt den Menschen an der Gotthardroute mehr Fluch als Segen.

Am 24. Oktober 2001 um 9.44 Uhr wird der Gotthardstrassentunnel zum Inferno: Ein nordwärts fahrender Lastwagen voller Pneus stösst frontal mit einem südwärts fahrenden Sattelschlepper zusammen. Feuer bricht aus, ein Dieseltank explodiert, der Rauch raubt Sicht und Atemluft, die Tunneldecke stürzt herab. Elf Menschen sterben an Rauchvergiftung. Der Brand im Gotthardtunnel wurde zur nationalen Katastrophe, ja zum europäischen Ereignis. Es war das schlimmstmögliche Szenario. Kritiker verlangten den raschen Bau einer zweiten Tunnelröhre und endlich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn. Das Bundesamt für Strassen erklärte, der Tunnel mit seiner Infrastruktur sei sehr sicher. «Kein Mensch hätte im Tunnel sterben müssen, wenn sich die Betroffenen richtig verhalten hätten.» Fünf Jahre später lieferte die Gotthardautobahn wieder Schlagzeilen: Riesige Felsbrocken lösten sich bei Gurtnellen aus dem Berg und stürzten 700 Meter in die Tiefe. Ein deutsches Ehepaar im Auto wurde tödlich getroffen, viele andere hatten Glück. Bis 125 Tonnen schwere und 50 Kubikmeter grosse Granitbrocken versperrten Autobahn und Kantonsstrasse. Gegen solche Giganten gebe es keinen Schutz, sagten die Urner Behörden. Der überhängende Felskopf wurde Tage später von Fachleuten meisterhaft gesprengt. Dutzende Fernsehkameras verfolgten das Spektakel auf der sicheren Talseite.



Ein Gesamtkunstwerk: die sieben Kehrtunnels der Gotthardbahn.

Die Schöllenen mit der Teufelsbrücke.

Vaterländischer Mythos

«Der Bau der Teufelsbrücke in der Schöllenen wurde als die entscheidende Tat gesehen, die am Anfang der Eidgenossenschaft stand», schreibt der Historiker und Journalist Helmut Stalder in seinem Buch «Mythos Gotthard». Der Gotthard als Keimzelle der Schweiz – keiner hat diesen Gründungsmythos eindrücklicher geprägt als der Dichter Friedrich Schiller in seinem Freiheitsdrama «Wilhelm Tell» von 1804. «Der Gotthardweg wird zum Schicksalsweg Tells, zum gemeinsamen Schicksalsweg der Eidgenossen» (Helmut Stalder). Der neue Bundesstaat von 1848 habe diesen Mythos gern aufgenommen: «Um den Gotthard herum liess sich eine nationale Identität aufbauen», mit Tugenden wie Freiheitsliebe, Wehrhaftigkeit, Gottesfurcht und Traditionsverbundenheit.

Ein Jahrhundert lang blieb der Gotthard das Symbol für Freiheitswille, Widerstand und Wachsamkeit, ja sogar als die von Gott geschaffene Festung der Schweiz. Dieser Überzeugung war der Bundesrat am Vorabend des Zweiten Weltkriegs: «Es kommt nicht von ungefähr, dass die ersten eidgenössischen Bünde sich um den Gotthardpass lagerten. Die Tatsache war providenziell und wesentlich für den Sinn des eidgenössischen Staatsgedankens.» Der Gotthard als Symbol der Selbstbehauptung – das galt auch für die Alpenfestung des «Reduit national» von General Henri Guisan. Am Ende des Krieges stand fest: Der Gotthard und seine Festung

Aufschüttung mit Aushub aus dem Gotthard im Reussdelta vor Flüelen.

Grossbaustelle beim Tunneleingang in Faido.

SCHWEIZER REVUE Oktober 2006 / Nr. 5
Fotos: Alptransit/Sammlung Rhyner, Stadt- und Universitätsbibliothek Bern, Pro Litteris, Pressedienst.

haben den Feind von einem Angriff abgehalten, die Unabhängigkeit hat gesiegt – auch dank einem gnädigen Schicksal.

Die Bahn durch den Gotthard

Gotthard oder Lukmanier – der jahrelange Streit um den neuen Alpentunnel endete erst 1871 mit der Gründung der Gotthardbahngesellschaft. Treibende Kraft war der Zürcher Politiker und Kaufmann Alfred Escher. Der Genfer Louis Favre erhielt den Zuschlag für den Bau des 14,9 Kilometer langen Tunnels, den er für 47,8 Millionen Franken in genau acht Jahren verwirklichen wollte.

Im September 1872 beginnen die Mineure ihre unglaublich harte Arbeit. Sie stehen knietief im Wasser, die Luft ist heiss und rauchig, der Aufenthalt im Tunnel höchst gefährlich. Am 28. Februar 1880 treffen die Bohrstangen aus den beiden Stollen fast exakt aufeinander – seitlich weichen sie nur 33 Zentimeter ab, in der Höhe fehlen nur wenige Zentimeter. Der damals längste Bahntunnel der Welt und die erste wintersichere Verbindung durch die Schweizer Alpen sind vollendet. Am 1. Juni 1882 nimmt die Gotthardbahn den Betrieb auf.

Mindestens 200 Mineure, fast alle Italiener, haben ihr Leben verloren. Auf dem Friedhof von Göschenen ist ihnen ein kleiner Gedenkstein gewidmet, beim Bahnhof von Airolo steht das von Vincenzo Vela geschaffene Denkmal «Le vittime del lavoro» für die verunglückten Arbeiter. Louis Favre erlebte seinen Triumph nicht mehr – ein halbes Jahr vor der Vollendung seines Werks brach er im Tunnel zusammen. Auch Alfred Escher war bei den Feiern in Luzern und Mailand nicht mehr dabei – der Vater der Gotthardbahn galt als Sündenbock für die Kostenüberschreitung und trat verbittert zurück.

Nicht nur der Tunnel, die ganze Gotthardbahn ist ein grandioses Gesamtkunstwerk. Dazu gehören die sieben Kehrtunnels bei Wassen, im Dazio Grande und in der Biaschina-Schlucht, die elegant hunderte von Höhenmetern überwinden. «Die Gotthardbahn, das war der helvetische Suezkanal, das war die technische Bezwingung der Alpen, das war der Sieg über die Vertikale» (Helmut Stalder).

Noch ein Jahrhundertwerk

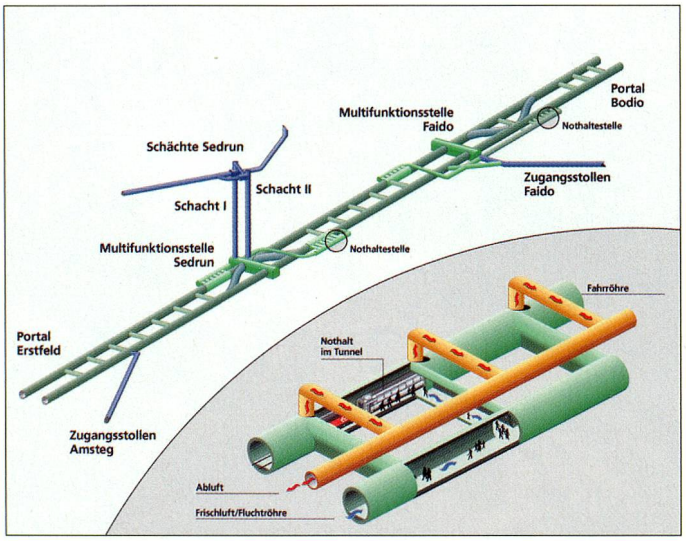
Und wieder entsteht am Gotthard ein Bauwerk des Jahrhunderts: Der 57 Kilometer lange Basistunnel von Erstfeld nach Bodio ist ein Tunnel der Superlative, der längste Eisenbahntunnel der Welt. Zwischen der Zentralschweiz und der Südschweiz entsteht die erste alpenquerende Flachbahn, eine gerade Verbindung in der Ebene, die kühnste Vision zur Bezwingung der Alpen. Seit dem Herbst 1993 arbeiten sich mächtige Tunnelbohrmaschinen mit einem Bohrkopf von zehn Meter Durchmesser in den hunderte Millionen Jahre alten Fels. Noch nie wurde ein Tunnel so tief in den Berg gebohrt. Gemäss Computermodell werden die Tunnelvortriebe am Ende mit weniger als zwanzig Zentimeter Abweichung aufeinander treffen.

Auf einem Kilometer müssen die Züge höchstens acht Höhenmeter überwinden. Dank dieser geringen Steigung werden die Reisezüge mit 250 Kilometern pro Stunde durch die Alpen brausen. Die Verbindung von Zürich nach Mailand wird um eine Stunde auf zwei Stunden 40 Minuten verkürzt. Die Flachbahn ermöglicht längere Güterzüge mit doppelt so viel Gewicht wie heute, die bis 160 Stundenkilometer schnell fahren werden.

Die neue Gotthardstrecke ist Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat). Der 1992 vom Schweizervolk beschlossene Bau der Neat und das 1998 genehmigte Projekt mit dem Bau der beiden Tunnels am Gotthard und am Lötschberg soll 2016 vollendet sein und wird gegen 18 Milliarden Franken kosten. Schon jetzt lässt sich sagen: Der Gotthardbasistunnel mit seinen zwei einspurigen Röhren wird zum Werk des 21. Jahrhunderts.

Und was geschieht nach der Eröffnung der neuen Flachbahn mit der alten Gotthardbahn, diesem Meisterwerk der Ingenieurkunst? Wenn statt der heute 260 Züge am Tag nur noch drei Dutzend Lokomotiven die Kehrtunnels beim Kirchlein von Wassen erklimmen? Dann soll die alte Gotthardstrecke zum Weltkulturerbe der Unesco werden.

LITERATUR. DOKUMENTATION:
Helmut Stalder: «Mythos Gotthard». Orell Füssli Verlag, Zürich 2003. Fr. 44.80, Euro 29.90; «Der St.Gotthard und seine Hospize». Schweizerischer Kunstführer. Bern 1994; www.alptransit.ch (Neat-Basistunnel) www.gotthard-strassentunnel.ch (Verkehrsinformationen, Besuch Kommandozentrale); www.gotthardtunnel.ch (Informationen zum Bahntunnel und seine Geschichte); www.gotthard-hospiz.ch (Sehenswürdigkeiten, Hotel, Restaurant)



Schema des Gotthardbasistunnels mit Nothaltestellen und Lüftung.

Mit 57 Kilometern ist der neue Basistunnel der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Foto: Alptransit