

"Die Gotthardbahn ist ein gewachsenes Denkmal" = La ligne du Gothard a acquis sa valeur patrimoniale au fil du fil

Autor(en): **Guetg, Marco / Elsasser, Kilian T.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **107 (2012)**

Heft 4: **Der Gotthard = Le Gothard**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-392068>

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.

IM GESPRÄCH MIT KILIAN T. ELSASSER

«Die Gotthardbahn ist ein gewachsenes Denkmal»

Mit einer Ausstellung im Verkehrshaus Luzern zu 150 Jahren Schweizer Bahnen hat es begonnen, seither ist der Historiker und Museumsgestalter Kilian T. Elsasser nicht mehr vom Gotthard losgekommen. Ein Gespräch über das Gebirge, die Gründe dieser Faszination und ein paar Visionen zur Verkehrslandschaft Gotthard. Marco Guetg, Journalist, Zürich

Herr Elsasser, was fällt Ihnen spontan ein, wenn Sie an den Gotthard denken?

Vor allem seine Geschichte, dann kommen mir all die Orte in den Sinn, an denen ich schon war, aber auch, wie gewisse Dinge am Gotthard oberflächlich betrachtet werden. Nehmen wir die berühmte Kirche von Wassen, der alle nur das Kirchli sagen. Warum? Weil man sie gar nicht richtig anschaut. Die Kirche von Wassen hat nämlich ein respektables Schiff, nur der Turm ist klein.

Seit Jahren beschäftigen Sie sich intensiv vor allem mit der Gotthardstrecke und ihrem Herzstück, dem Tunnel. Wie kam es dazu?

Zufällig. Als Konservator am Verkehrshaus der Schweiz in Luzern durfte ich zum Jubiläum «150 Jahre Schweizer Bahnen» 1997 eine permanente Ausstellung entwickeln. Dass der Bau des Gotthardtunnels dabei eine zentrale Rolle spielt, war klar. Nur fragte ich mich, ob man dazu überhaupt noch etwas Neues sagen kann. Je mehr ich mich dann mit dem Thema beschäftigte, desto mehr faszinierte mich dieses Bauwerk. Ich wurde Projektleiter der Gotthardtunnelschau.

Und der Gotthardvirus war gelegt ...

Richtig, und plötzlich merkte ich, dass immer wieder bisher Unbekanntes auftauchte. Ein Beispiel: Im Gemeindearchiv von Göschenen habe ich im Geburtenregister entdeckt, dass 1875 hundert Kinder geboren worden sind, achtzig davon waren Kinder von Italienern. Da wurde mir bewusst, dass Göschenen nicht nur eine Männerstadt war, dass dort auch viele Frauen lebten. Also wurde die Frauenfrage recherchiert. Das war das erste Mal überhaupt, dass Frauen in Zusammenhang mit dem Bau des Gotthardtunnels thematisiert worden sind. Darauf bin ich schon ein wenig stolz.

Was macht die Faszination der Gotthardbahn aus?

Dass sie kein klassisches Denkmal ist wie beispielsweise das Kloster Münstair, das – etwas zugespitzt formuliert – ja nur aufgrund des ökonomischen Misserfolges im Mittelalter stehen geblieben ist. Die Gotthardbahn ist eine Erfolgsgeschichte. Erst durch sie ist der Gotthard zur wichtigsten Alpentransversale geworden und es wurde dauernd daran gebaut: Doppelspur,

Elektrifizierung, neue Brücken, Automatisierung. Aus jeder Zeit ist etwas erhalten. Der Gotthard ist ein gewachsenes Denkmal, kein hingestelltes.

Die Verkehrsgeschichte ist das eine. Der Gotthard schrieb aber auch Militärgeschichte.

Um die Transitlinie zu sichern, entstand 1889 in Airolo ein erstes Fort. Auch hier gilt: Jede Kriegsgeneration hat am Gotthard eine neue Befestigungsanlage gebaut – bis hin zum atomsicheren Bunker als Kommandozentrale. Er steht in ... das darf ich jetzt nicht verraten, das gäbe Ärger ... (lacht)

Interessiert Sie der Gotthard in erster Linie als Historiker oder hat Ihr Engagement noch andere Gründe?

Ich habe schon eine kleine Mission. Die zentrale Frage ist: Was geschieht mit der Bergstrecke, wenn 2016 der Basistunnel eröffnet wird? Zu dieser Infrastruktur muss man Sorge tragen. Grundsätzlich kann man sie ja nur erhalten, wenn man sie auch betreibt. Es genügt aber nicht, ein Mal die Woche eine Dampflokomotive darauf fahren zu lassen. Die Strecke muss einen direkten ökonomischen Nutzen haben, als Reserve- und Überlauflinie dienen, Andermatt, Airolo an den öffentlichen Verkehr anschliessen, eine touristische Attraktion werden.

Aber rentieren wird das nie.

Ja, weil sie aufwendig im Unterhalt ist. Auch ohne Bahn würde der Grossteil des Unterhalts für Lawinen- und Steinschlagverbauungen weiterhin anfallen. Tatsächlich sprechen sich mehrere Bundesräte, das Bundesamt für Verkehr, die beiden Kantone, wie die SBB selber dafür aus. Doch weil diese Strecke nicht mehr rentieren wird, wird das Bundesamt für Verkehr den SBB wohl einen Unterhaltsauftrag erteilen. Im Moment warten noch alle, was der andere macht, die SBB auf einen Leistungsauftrag des Bundes. Dabei könnten die SBB, aber auch die Kantone eine Vision erarbeiten, wie man diese Strecke touristisch entwickelt.

Es gibt Überlegungen, die Gotthardstrecke als UNESCO-Welterbe anzumelden. Wie ist der Stand der Dinge?

2008 haben die Kantone Uri und Tessin sowie die SBB eine Machbarkeitsstudie erstellt und dabei zwei Sachen herausgefunden

den: erstens, dass man das Thema auf die Verkehrslandschaft Gotthard weiten soll und, zweitens, dass man warten will, bis das Bundesamt für Kultur (BAK) nicht mehr im Welterbekommi-

«Die zentrale Frage ist: Was geschieht mit der Bergstrecke, wenn 2016 der Basistunnel eröffnet wird?»

tee der UNESCO ist. Das wird im Sommer 2013 der Fall sein. Dann fühlt sich das BAK wieder freier, über eine Kandidatur nachzudenken.

Mit dieser Weitung würde man sämtliche Verkehrswegen am Gotthard mit einbeziehen?

Ja, wobei die Gotthardbergstrecke und der Gotthardtunnel als prägendste Infrastruktur der Schweiz aus dem 19. Jahrhundert das Rückgrat bilden würden.

Wie steht es eigentlich mit den vorindustriellen Verkehrswegen am Gotthard? Sind die auch gefährdet?

Nein, die sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswegen erfasst und geschützt. Es gab wohl eine Kontroverse wegen der Tremola. Der Grund lag darin, dass der Kanton Tessin ein anderes Verständnis bezüglich des denkmalpflegerischen Umgangs mit dieser Strasse hatte.

Sie organisieren für den Herbst 2013 ein Symposium über die Verkehrslandschaft Gotthard. Was bezwecken Sie damit?

Die Idee entstand innerhalb der Gruppe Industriekultur der ICOMOS Schweiz. Unser Ziel: dass man von verschiedenen Seiten auf den Gotthard schaut, von der denkmalpflegerischen, betrieblichen, volkswirtschaftlichen, touristischen und historischen, und dass man diskutiert, wie ein Erhalt, ein Betrieb und eine Vermarktung der Verkehrslandschaft aussehen könnten.

Nicht weiter verfolgt wird die Landesausstellung «Gottardo 2020». Wissen Sie warum?

Ich kenne die Details nicht, doch wenn ich sehe, wie schwierig es ist, allein für das Symposium die Leute zusammenzubringen, habe ich eine Ahnung: Der Gotthard hat etwas Verbindendes wie Trennendes. Am Gotthard haben die Urner, Tessiner, Bündner und Walliser ihre Interessen.

Wie gefällt Ihnen der Umbau des Hospizes durch die Basler Architekten Miller & Maranta?

Gut. Die Kirche und das Haus mit dem Satteldach standen relativ unmotiviert nebeneinander. Die Interpretation von Miller & Maranta finde ich mutig – Mut bewies aber auch der Stiftungsrat, einen solchen Entwurf anzunehmen.

In Andermatt, quasi am Fusse des Gotthards, baut Samih Sawiris das Alps Resort. Sehen Sie das eher als Chance oder als Bedrohung für die Region?

Klar ist das ein grosser Eingriff, andererseits ist es eine ökonomische Grundbedingung, dass dieses Gebiet wieder neu auflebt. Andermatt gibt der Verkehrslandschaft Gotthard, die im Prinzip ja nichts anderes als eine Strecke ist, ein Zentrum.

Sie betrachten das offensichtlich ganz pragmatisch.

Und historisch. Sawiris nimmt eine Entwicklung aus dem 19. Jahrhundert auf – und das gefällt mir. Die Gotthardbahn hatte eine starke touristische Anziehungskraft. Ein Indikator dafür ist die Anzahl der verkauften Erstklassbillette. Am Gotthard wurde ein Drittel aller Erstklassbillette der Schweiz gekauft – vor allem von Touristen, die an der Wiege der Schweiz vorbeifahren, die Kehrtunnels und den Tunnel erleben und in den Süden fahren wollten. Mehr und mehr ist der Gotthard um 1900 von der Armee «besetzt» worden. Wo eine Armee ist, geht kein Tourist in die Ferien. Und seit die Armee definitiv aus Andermatt abgezogen ist, kommt die touristische Entwicklung zurück.

Vor der Sendung «Musik für einen Gast» auf Radio DRS 2 wurden Sie als derjenige vorgestellt, der «alles über den Gotthard weiss». Verraten Sie uns: Was wissen Sie nicht?

Oh, ganz viel! Zum Beispiel: Wie die Logistik funktioniert hat, wie man alles Material vom See bei Flüelen nach Göschenen und teils über den Pass nach Airolo geschleppt hat. Denn die Zufahrtswege zum Tunnel wurden erst kurz vor der Fertigstellung des Tunnels gebaut.

→ Symposium «Zukunft der historischen Verkehrslandschaft Gotthard», 6. und 7. September 2013 in Altdorf. Der Fokus liegt auf der Bedeutung, der Erhaltung und dem Betrieb und der touristischen Entwicklung der Region. Das Symposium von ICOMOS Suisse wird vom Schweizer Heimatschutz unterstützt.

KILIAN T. ELSASSER

Kilian T. Elsasser wurde 1956 geboren. Nach der Verkehrs- und Verwaltungsschule in Biel holte er auf dem zweiten Bildungsweg die Matura nach, wurde Primarlehrer und zog dann nach Boston USA und studierte dort Geschichte und Museologie. Kilian T. Elsasser war Leiter Ausstellungen und Mitglied der Geschäftsleitung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern.

2004 gründete er die Museumsfabrik, die Dienstleistungen für Kulturinstitutionen anbietet. Daneben ist er seit 2012 Geschäftsführer der BLS Stiftung, Autor von Publikationen zur Verkehrsgeschichte und Dozent für Museumspädagogik an den Pädagogischen Hochschulen Schwyz und Luzern.

ENTRETIEN AVEC KILIAN T. ELSASSER

La ligne du Gothard a acquis sa valeur patrimoniale au fil du temps

Kilian T. Elsasser a commencé par mettre sur pied l'exposition du Musée suisse des transports de Lucerne qui célébrait les 150 ans des Chemins de fer fédéraux (CFF). Ensuite, cet historien et conservateur de musée n'a jamais cessé de se passionner pour le Gothard. Lors d'un entretien, il nous parle de cette région, des raisons de sa fascination pour le Gothard et de ses réflexions stratégiques sur les transports dans cet espace.

Marco Guetg, journaliste, Zurich

Si la région du Gothard laisse souvent une impression superficielle aux touristes de passage, Kilian T. Elsasser, lui, en est un éminent spécialiste. Cet historien qui fut conservateur du Musée suisse des transports de Lucerne commença à s'intéresser à la ligne du Gothard qui a joué un rôle central dans le développement du réseau national lorsqu'il fut chargé de mettre sur pied l'exposition permanente de 1997 célébrant les 150 ans des CFF. Ce mordru de l'histoire du Gothard est toujours fasciné par la saga de l'axe transalpin du Gothard qui, à son avis, n'est pas un monument classique, mais un monument ayant acquis sa valeur patrimoniale au fil du temps. Kilian T. Elsasser ne se lasse pas d'étudier cette région. Il découvre toujours quelque chose de nouveau. Il a par exemple mis en évidence le rôle des femmes dans le contexte de la construction du tunnel en lisant dans les archives de la commune de Göschenen qu'il y avait eu en 1875 cent naissances, dont quatre-vingts enfants de nationalité italienne.

La région du Gothard a également un passé militaire. Le fortin d'Airolo a été construit en 1889, puis agrandi à chaque nouvelle période de crise. Kilian T. Elsasser se préoccupe de ce qu'il adviendra de la ligne ferroviaire de faîte en 2016, lorsque le tunnel de base sera en service. Il estime qu'il faut préserver cette infrastructure tout en admettant qu'il ne suffit pas d'y faire passer un train à vapeur par semaine. De plus, la ligne nécessite un entretien onéreux pour la protéger des avalanches et des chutes de pierres. L'idée serait d'en faire une attraction touristique, et il se peut que l'OFT signe avec les CFF un mandat de prestations pour en assurer l'entretien. Ensuite, un développement touristique pourrait être envisagé dans le cadre d'une collaboration avec les cantons. Dans quelques années, une demande d'inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO de l'ensemble de l'espace du Gothard pourrait être envisagée. L'inventaire des voies historiques de la Suisse protège d'ores et déjà les passages du Gothard datant de l'époque préindustrielle.

Kilian T. Elsasser organise à l'automne 2013 un symposium de réflexion sur le devenir de l'espace du Saint-Gothard qui sera étudié sous ces facettes différentes. Pour l'historien, l'échec de l'exposition Gottardo 2020 tient peut-être à la difficulté d'attirer une exposition nationale à cet endroit. Il qualifie de réussie et courageuse la transformation de l'hospice du Saint-Gothard par les architectes bâlois Miller & Maranta. S'il ne nie pas l'impact du projet de complexe touristique développé par Samih Sawiris à Andermatt, il est heureux de voir que ce promoteur relance une dynamique interrompue au XIX^e siècle et qu'Andermatt pourrait

devenir la capitale de la nouvelle région du Gothard. Armée et tourisme sont, à ses yeux, incompatibles. Le départ définitif de l'armée va permettre un essor touristique.

Ce grand connaisseur du Gothard affirme avoir encore beaucoup à apprendre sur la région. Il aimerait par exemple comprendre comment les matériaux de construction ont pu être acheminés de Flüelen à Göschenen, puis à Airolo.



L'historien et muséologue Kilian T. Elsasser à Göschenen

Der Historiker und Museumsgestalter Kilian T. Elsasser in Göschenen