

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 94 (2016)
Heft: 6

Artikel: Dritter Weltrekord am Gotthard
Autor: Honegger, Annegret
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1078709>

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: 20.01.2026

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

Dritter Weltrekord am Gotthard

Der Gotthard-Basistunnel wird ein Jahrhundertwerk auf dem modernsten Stand der Technik – wie der erste Eisenbahntunnel 1882 und der Strassentunnel 1980. Am 1. Juni ist Eröffnung.

Das Gotthardmassiv aus Granit und Gneis gilt als das Herz der Schweiz. Seit Jahrhunderten wird der Berg begangen, befahren, durchbohrt. Die erste Brücke über die unüberwindliche Schöllenschlucht soll laut der Sage der Teufel persönlich gebaut haben. Später fanden geniale Ingenieure und mutige Mineure neue Wege.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn entstand die Idee, Nord und Süd mit einer Alpenbahn zu verbinden. Unter Führung des einflussreichen Politikers und Unternehmers Alfred Escher setzte sich die Gotthardlinie gegen die Lukmanier- und Splügenvariante durch. Der Gotthard-Scheiteltunnel zwischen Göschenen und Airola von 1882 galt als achties Weltwunder. Von Basel bis Mailand brauchte man statt fünfzig Stunden per Postkutsche dank der Bahn nur noch deren acht.

Neun Jahre und drei Monate bohrten sich die Mineure durch die 15 Kilometer Gestein, 1150 Meter über Meer und ungefähr ebenso viele Meter unter der Erdoberfläche. Dynamit hatte das Schwarzpulver abgelöst, erste Bohrmaschinen die Hämmer und Meissel. Je 800 Männer, vor allem Italiener aus dem Piemont und der Lombardei, arbeiteten Tag und Nacht in drei Schichten auf den Baustellen. Bis zu vierzig Grad heiss und eng war es im Tunnel, ständige Wassereinträge und instabile Gesteinsschichten machten Probleme. Bohrstaub verklebte die Lungen, giftige Gase des explodierenden Dynamits konnten tödlich sein. Die Luft war schlecht und reichte kaum für die Menschen und Zugtiere sowie für die mit Baumrussöl betriebenen Lämpchen.

Geschwindigkeit war oberstes Gebot, Sicherheit zählte wenig. Im ersten Streik

Heidi, eine der vier gigantischen Tunnelbohrmaschinen, die den Gotthard durchstossen haben.



Die alte Gotthard-Passstrasse in der Leventina bleibt auch weiterhin ein beliebtes Ausflugsziel für Nostalgiker.



in der modernen Schweiz, der vier Tote forderte, protestierten Arbeiter gegen die schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen und verlangten mehr Luft und mehr Lohn. 199 Männer kamen ums Leben – kein Tunnelbau in Europa forderte absolut und pro Tunnelkilometer so viele Opfer. Bis heute bewundern Reisende aus aller Welt die Pionierleistung der Ingenieure und Mineure von damals, wenn sich die Züge über sieben Kehrtunnel 600 Höhenmeter hoch- und wieder herunterschrauben und das berühmte «Chileli vo Wasse» mal links, mal rechts auftaucht.

Doch die Zukunft, dachte man Mitte letztes Jahrhundert, gehört dem Automobil, das möglichst schnell und wintersicher von Hamburg nach Italien düsen soll. 1945 waren 46 000 Motorwagen in der Schweiz immatrikuliert, zehn Jahre später bereits über eine halbe Million. Sollte man den Bahnverlad oder die Passstrasse ausbauen? Einen Strassentunnel durch den Scheitel oder gar durch

die Basis des Gotthards bauen? Verkehrspsychologen diskutierten, wie lange ein Tunnel sein dürfe, um ihn angstfrei zu durchfahren. Und aus den USA kam die Erkenntnis, dass Autoabgase giftig sind.

Gebaut und am 5. September 1980 von Bundesrat Hans Hürlimann eingeweiht wurde schliesslich ein 17 Kilometer langer Strassentunnel, ebenfalls zwischen Göschenen und Airola. Zehn Jahre dauerten die Bauarbeiten, knapp sechs Meter betrug der tägliche Fortschritt. Mit der Eröffnung wurde der Autoverlad per Eisenbahn eingestellt und der Strassentunnel zum wichtigsten Schweizer Alpenübergang. Rekordverdächtig waren

und sind auch die Staus zu Ferienzeiten vor den Tunnelportalen.

Ab dem 11. Dezember 2016 soll sich der Schwerverkehr auf der Nord-Süd-Achse wieder vermehrt auf die Schiene verlagern, wie es die Alpen-Initiative in der Verfassung verankert hat. Dank dem neuen Basistunnel und dank Gabi 1, Gabi 2, Sissi und Heidi, den vier gewaltigen, über vierhundert Meter langen Tunnelbohrmaschinen, die sich die zweimal 57 Kilometer durch den Berg frassen – Tagesrekord: 36 Meter.

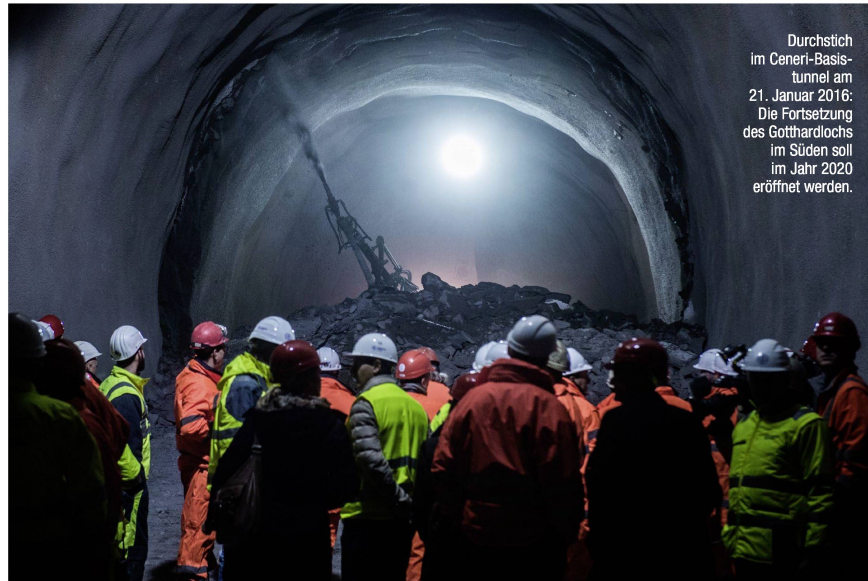
Am 15. Oktober 2010 trafen sie nach fast elf Jahren beim sogenannten «Hauptdurchschlag» in der Bergmitte mit einer

Abweichung von bloss 8 cm horizontal und 1 cm vertikal aufeinander.

Politikerinnen und Politiker, Ingenieure und Mineure schüttelten sich die Hände, klopfen sich auf die Schultern, vergossen Tränen bei ihren Reden. Jetzt waren alle Zwiste und Zweifel vergessen, alle Widrigkeiten und Überraschungen im Berginnern, die auch die moderne Geologie nicht mit letzter Sicherheit voraussehen kann: gefährliche Wassereinträge und Bergstürze, extrem hoher Bergdruck, besonders harte oder nachgiebige Gesteine, monatelang verklemmte Bohrmaschinen oder Problemzonen wie die mit nassem Gesteinsbrei gefüllte Piora-Mulde, deren anfänglich unklarer Verlauf das ganze Projekt gefährdete.

Um bautechnisch schwierige Gesteine und zu hohe Felsmassen über sich zu vermeiden, windet sich der Tunnel in S-Form durch den Berg. Bis zu 2300 Meter liegt er teilweise unter der Erde und ist

Durchstich im Ceneri-Basistunnel am 21. Januar 2016: Die Fortsetzung des Gotthardlochs im Süden soll im Jahr 2020 eröffnet werden.



Bilder: KeyStone/NT-Press/Samuel Götz, KeyStone/Gallian Baily, KeyStone/Wesley/NT-Press/Schür

somit nicht nur der längste, sondern auch der tiefste Bahntunnel der Welt. Temperaturen bis über vierzig Grad im Innern, eine Luftfeuchtigkeit von siebzig Prozent, aggressiver Bremsstaub, starke Luftdruckwellen von Hochgeschwindigkeitszügen und die salzhaltige Luft, welche die verladenen Lastwagen im Winter in den Tunnel bringen – die Tunneltechnik hat im Gotthard ganz besondere Herausforderungen zu meistern.

Wie auf den Baustellen gelten auch für den Betrieb höchste Sicherheitsstandards. Kollisionen sind unmöglich, weil der Tunnel aus zwei separaten Röhren besteht. Kommt es drinnen zu einem Alarm, stoppt der betroffene Zug bei einer der beiden Nothaltestellen unterhalb von Sedrun und Faido. Dort ist im Notfall ein Spurwechsel möglich, und die Passagiere können über speziell signalisierte Routen in den sicheren Paralleltunnel evakuiert werden. Die beiden Röhren sind alle 325 Meter durch Querstellen verbunden, und eine ausgeklügelte Lüftung verhindert, dass bei einem Brand Rauch in den anderen Tunnel gelangen kann.

Ab 2020 unterquert die Eisenbahn dank Gotthard- und Ceneri-Basistunnel die Alpen als sogenannte «Flachbahn» fast ohne Steigung. Der Tunnelscheitelpunkt liegt auf 550 Metern, auf gleicher Höhe wie die Bundesstadt und sechshundert Meter tiefer als beim bisherigen Tunnel. Dunkel wird es bereits in Erstfeld, hell erst knapp zwanzig Minuten später wieder in Bodio bei Biasca. Mit 200 Stundenkilometern – möglich wären gar 250 – rasen die Personenzüge durch den Berg, der nun Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist.

Die Fahrt von Zürich bis Lugano ist nach Abschluss aller Arbeiten 45 Minuten kürzer, nach Mailand dauert sie somit keine drei Stunden. Auch die Güterzüge können schneller fahren, mehr Wagen anhängen und brauchen keine zusätzlichen Loks. Damit wird die Bahn wieder zur attraktiven Alternative zur Strasse.

Annegret Honegger

Zu Hause und im Museum durch den Gotthard

→ Eröffnung: Am 1. Juni wird der Gotthard-Basistunnel offiziell eröffnet, am 4./5. Juni mit einem grossen Fest für die Bevölkerung. Der fahrplanmässige Betrieb mit 325 Zügen pro Tag startet am 11. Dezember. Virtuelle Durchfahrt mit der Gottardo App. www.gottardo2016.ch

→ Ausstellungen: «Neat – Tor zum Süden» bis zum 23. Oktober im Verkehrshaus Luzern. «Gotthard. Ab durch den Berg» bis zum 2. Oktober im Forum Schweizer Geschichte Schwyz.

→ Buchtipps: Kilian T. Elsasser, Alexander Grass: «Drei Weltrekorde am Gotthard. Politiker, Unternehmer, Ingenieure, Tunnelbauer», Hier-und-Jetzt-Verlag, Baden, 220 Seiten, 100 Abbildungen, ca. CHF 59.–, www.hierundjetzt.ch