Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 96 (2001)

Heft: 3

Artikel: Welch ein Bohren, um Zeit zu gewinnen : nach der Gotthardbahn die Alptransit

Autor: Bärtschi, Hans-Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175955

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: 15.07.2025

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

Nach der Gotthardbahn die Alptransit

Welch ein Bohren, um Zeit zu gewinnen

Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias Industriekultur, Winterthur

Zum zweiten Mal versetzt die Schweiz Berge für eine Tunnelbahn durch den Gotthard, für eine Zeitmaschine, die Transportzeiten für Personen und Güter verkürzt und die Potenzierung der Güter- und Personenverkehrsströme ermöglicht. Welche Motive standen hinter den waghalsigen Entscheidungen für den Bau des jeweils längsten Tunnels der Welt? Welche Folgen hatten und haben sie?

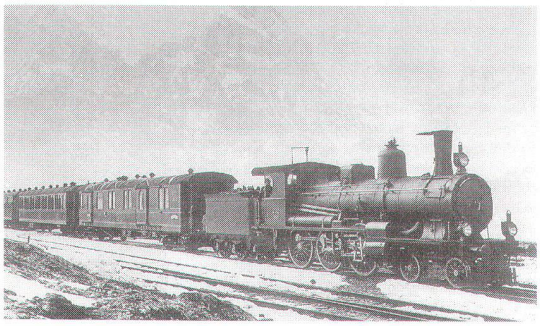
Bis zum Bau der Fahrstrasse und der Bahn über und durch den Gotthard besass Graubünden die Vorherrschaft über den alpenquerenden Transitverkehr. Zur Sicherung dieser Vorherrschaft entwarf der Bündner Oberingenieur – der Staatsbaumeister Graubündens, Richard La Nicca – bereits 1846 das Lukmanier-Bahnprojekt. Am 15. September 1853 erlangte er gegen die Gotthard-Lobby vom Kanton Tessin die Konzession für den Bau der Lukmanierbahn von Brissago über Bellinzona. Die «Süd-Ost-Bahn» begann auf der Nordseite unter der technischen Direktion von La Nicca 1854 mit dem Bau der Linie Rorschach - Chur.

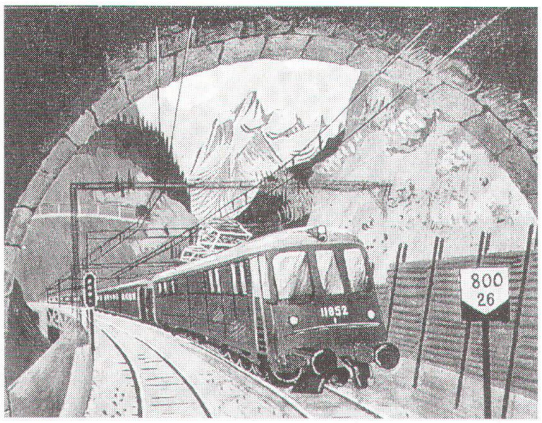
Umkämpfte Verkehrsströme

Gleichzeitig fusionierte von Zürich aus Alfred Escher die «Rheinfallbahn» mit der ersten Eisenbahn auf Schweizer Boden, der «Schweizerischen Nordbahn» Zürich – Baden und der «Bodenseebahn» Zürich – Winterthur – Romanshorn zur «Nordostbahn». Regionale Vormachtbestrebungen und die Gründergewinne der Aktienkurssteigerungen waren die Triebfedern von vielen dieser spekulativen Eisenbahnprojekte. Dennoch fehlten den beiden Ostschweizer Gesellschaften, der bündnerischen «Süd-Ost-Bahn» und der «Sankt Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn», die finanziellen Mittel zur Vollendung ihrer Projekte, während sich Escher in Zürich mit der Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt die notwendige finanzielle Basis schuf. 1869 unterzeichnete dieser den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien für den Bau der Gotthardbahn. La Niccas 26 Jahre jüngerer Konkurrent siegte endgültig in der Alpenbahnfrage. Als Spross aus einer seit 500 Jahren an der Macht des Zürcher Stadtstaates beteiligten Aristokratenfamilie besass Alfred Escher die nötige Macht und Durchsetzungskraft – als Nationalrat, Verwaltungsratspräsident der Nordostbahn, Gründer und Verwaltungsrat der Schweizerischen Kreditanstalt, Mitbegründer der Rentenanstalt, Vizepräsident des ETH-Schulrates und als Hauptförderer der Gotthardbahngesellschaft und Vertrauter Bismarcks. Diese wurde offiziell 1874 mit Sitz in Luzern gegründet. Sie vollendete die erste Alpenbahntransversale der Schweiz bis zum Jahre 1882. Als bedeutendstes schweizerisches Verkehrsprojekt des 19. Jahrhunderts hatte sie weitreichende Wirkungen auf die Wirtschaftsgeografie. Die Güter- und Personenströme konzentrierten sich auf die Gotthardachse, begünstigt durch das neue Eisenbahngesetz von 1872, das einen Bauboom für neue Bahnlinien Richtung Gotthard ermöglichte.

1882: Steiler, enger, dem Konkurs nahe

Der private, aber stark öffentlich finanzierte Gotthardbahnkonzern umfasste ein Netz von 273 Kilometern Länge, von dem zuerst die Tessiner Talbahnen in einfachem Gelände 1874 vollendet wurden, während die neuen Zufahrtsstrecken Luzern - Immensee und Zug - Goldau erst nach dem Bahnbaumoratorium 1897 zur Vollendung kamen: Bauverteuerungen und Verzögerungen führten das Unternehmen ab 1875 in die Krise, die durch den Wertzusammenbruch des Schweizer Bahnkapitals verschärft wurde. Das Zürcher Stimmvolk lehnte 1878 eine Nachsubvention ab, was Alfred Escher zum Rücktritt als Direktionspräsident zwang. Inzwischen mussten die Rampenstrecken steiler und mit engeren Kurven und nur einspurig umprojektiert werden. Als Sündenböcke für die Kostenüberschreitungen mussten die leitenden Ingenieure Gerwig und Hellwag den Rücktritt nehmen. Nicht zurücktreten musste Louis Favre, der in der Ausschreibungskonkurrenz einen zeitlich nicht erfüllbaren Vertrag mit Konventionalstrafen für Bauverzögerungen unterschrieben hatte. Der Rückstand konnte auch durch Einsatz neuester Technik (Dynamitsprengen) und durch Verschlechterung der Arbeitsbedingungen (177 Tote allein beim Scheiteltunnelbau) nicht wettgemacht werden. Endlich wurde zwischen Januar und Dezember 1882 der durchgehende Verkehr auf der Gotthardbahn doch noch aufgenommen. Die Gotthardbahn entwickelte sich zur modernsten Privbatbahn der Schweiz, deren Vierachswagen, Salonwagen und die grossen Dampflokomotiven automatische Bremsen besassen. Sie wurde nach langen Auseinandersetzungen um





Immer schneller, immer mehr...

- 1300: 110- bis 300-Stunden-Reise mit störrischen Maultieren auf erbärmlichem Saumpfad im Wandertempo – reiche Leute gingen mit verbundenen Augen über die Abgründe;
- 1550/1750: 80-Stunden-Reise mit Pferden, Wagen und Schlitten auf dem verrufenen, gefährlichen Gotthardweg über die Teufelsbrücke und durch das Urnerloch;
- 1830 - 1882: 24-Stunden-Reise mit der gelben Gotthard-Pferdepost auf der neuen Strasse, einer grossartigen Bauleistung mit Legenden und Mythen wie die Tremola und der letzte Postillion;
- 1882 - 1922: 10-Stunden-Reise mit dem russenden Dampfzug mit 650 Tonnen Last über die weltbekannten Spiralschleifen und durch den lange Zeit längsten Tunnel der Welt;
- Seit 1922: 4,5-Stunden-Reise mit der braunen, elektrischen Krokodillokomotive ab unter den Fahrdrähten und Druckleitungen der international frühen Elektrifizierung - zwei Güterzüge beförderten damals so viele Güter wie früher alle Saumtiere in einem Jahr...;
- 2012 oder später... Zweieinhalb-Stunden-Reise mit dem künftigen Alptransit-Zug 2012 mit über 1000 Passagieren und bis zu 4000 Tonnen Last.

die Abgeltungen erst sieben Jahre nach den anderen Privatbahnkonzernen, 1909, verstaatlicht. Der durchgehende Ausbau auf Doppelspur sollte noch bis 1965 dauern, länger als der Bau der vorerst einspurigen Gotthardbahn. Eine entscheidende Leistungssteigerung konnte mit der Elektrifizierung erreicht werden. Sie wurde vom Bundesrat wegen der Kohlennot des Ersten Weltkrieges 1916 beschlossen und mit zwei bahneigenen Kraftwerken in Amsteg und Ambri-Piotta 1922 vollendet.

Alptransit: De Föifer und s Weggli

Gegen die Transitachsen St.Gallen - Graubünden und Basel - Zürich - Tessin formierte sich um die Achse Jura - Bern - Simplon eine weitere Opposition. Ihr gelang der Durchbruch mit der Vollendung des Simplontunnels im Jahre 1906 und mit dem Bau der Lötschbergbahn bis 1913, während sich Graubünden mit dem Bau eines Meterspurnetzes begnügen musste. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges war das Netz der Hauptbahnen in der Schweiz vollendet. Unter dem Druck des individuellen Strassenverkehrs wurde aber später ein Sechstel des schweizerischen Streckennetzes wieder abgebaut. Wegen der zunehmenden Umweltbelastung durch den Strassenverkehr setzte in den siebziger Jahren eine politische Diskussion um Gesamtverkehrskonzeptionen ein. Die Erkenntnis wuchs, dass die Eisenbahn im Nah-

Fünf Generationen Gotthard-Lokomotiven. Von oben nach unten: Vierzylindrige Dampfmaschine um 1890, Roter Pfeil in Leichtmetall von 1933, mit 12 000 PS die "stärkste Lok der Welt" von 1939, die RE 6/6 ab 1975 erreicht am Gotthard 80 km/Std.(Bild Stähli), **Neigezug der seit 2001 eingesetzten neuesten Serie** (übrige Bilder: Archiv Bärtschi).

Cinq générations de locomotives dans le Gothard. De haut en bas: machine à vapeur 4 cylindres vers 1890; la Flèche rouge en métal léger datant de 1933; avec 12 000 ch, «la loc' la plus rapide du monde» de 1939; à partir de 1975, la RE 6/6 traverse le Gothard à 80km/h *(photo Stähli)*, ***train de la toute nouvelle série introduite en 2001*** *(autres photos: archive Bärtschi)*

verkehr unabdingbar sei und dass sie im alpenquerenden Güterverkehr die Strassen entlasten müsse. In den achziger Jahren stieg der Druck der benachbarten EG-Länder auf die Schweiz, die Limiten für den Lastwagenverkehr (bisher 2,2 m Breite, 28 Tonnen Höchstgewicht, Sonntags- und Nachtfahrverbot) aufzuheben.

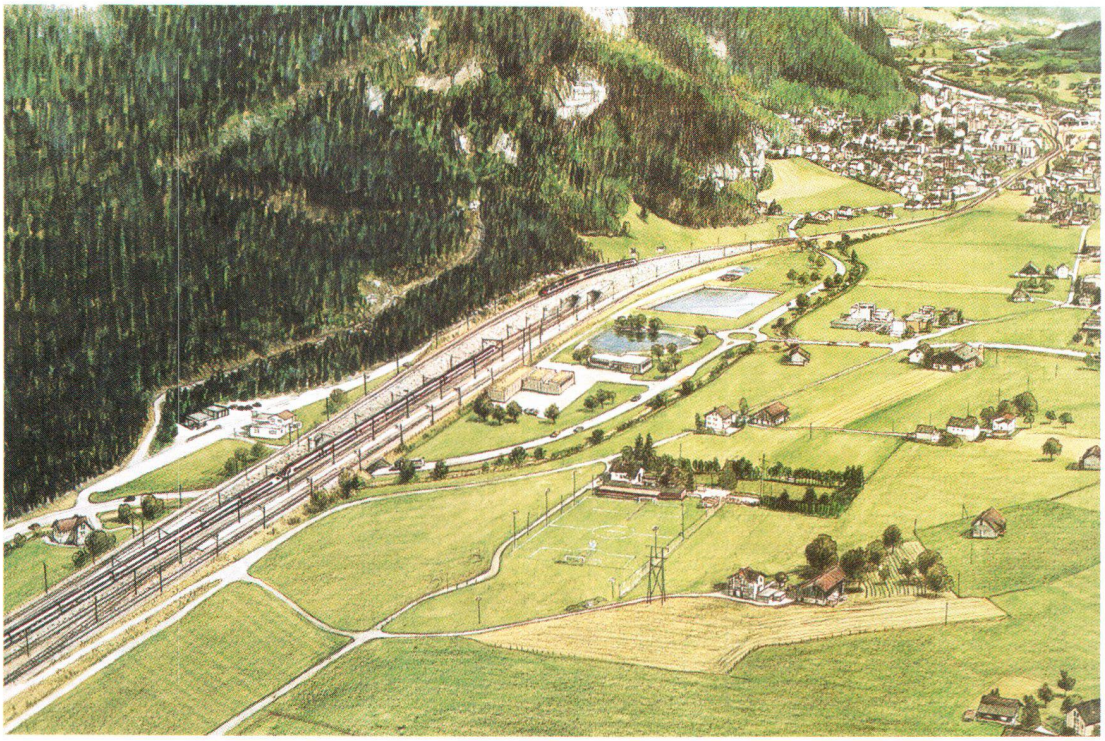
Die Verkehrspolitiker entwickelten das Konzept, die EG-Lastwagen mit ihren 2,5 Metern Breite und ihren 40 Tonnen (+10% Toleranz) durch eine Neue Alpen-Transversale, NEAT, auf der Schiene zu transportieren. Bereits vor Eröffnung der Lötschbergschienenachse, die den Transport von Lastwagen mit den grössten Eckmassen erlaubt, sind diese Einschränkungen für grosse Kontingente von Lastwagen aufgehoben worden. Mehr noch: die ursprüngliche bundesrätliche Absicht, für alpenquerende Lastwagen ein hohes Minimum an Motorenstärke vorzuschreiben, wurde ebenfalls nicht umgesetzt. Aber die Baumilliarden lockten, die Projektierungsmaschinerie lief, und die ursprünglichen Ziele der NEAT wurden nicht mehr hinterfragt. 1987 unterschrieb Bundesrat Adolf Ogi den Alpen-Transitvertrag mit der Europäischen Gemeinschaft. 1988 bereitete die Landesregierung für die sich konkurrenzierenden Regionen den Sowohl-als-auch-Kompromiss vor.

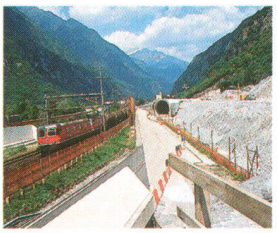
Um 1880 strebten die Bauarbeiten auf den Zufahrtsrampen zum Gothard-Tunnel ihrer Vollendung zu. Im Bild von Adolphe Braun die spektakuläre Baustelle bei Wassen.
Vers 1880, les travaux d'aménagement effectués sur les rampes d'accès au tunnel du Gothard sont pratiquement terminés. Sur cette photo d'Adolphe Braun, le spectaculaire chantier vers Wassen.

Von den fünf NEAT-Varianten sollten zwei weiterverfolgt werden. Die beiden Ostalpenbahnen wurden einmal mehr verworfen. Die Ostschweizer Bevölkerung beschwichtigte man mit dem – kaum einzulösenden – Zugeständnis, die Verbindung von St.Gallen mit neuen NEAT-Zubringern verbessern zu wollen. Auch eine Y-Variante Vorderrheinbahn - Gotthard-Basistunnel wurde nicht weiter verfolgt. In seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 befriedigte der Bundesrat sowohl die Gotthard- wie auch die Lötschberg-Lobby, indem er – ohne Bedarfsnachweis – den Bau von zwei neuen Flachbahnen unter dem Lötschberg und dem Gotthard hindurch beschloss. Gegen das Kompromiss-Paket sammelte ein unheiliges Bündnis von Automobil- und Umweltschutz-Organisationen 1990 Unterschriften. Das Referendum kam zu Stande, doch brachte ein grosser Werbefeldzug am 27. September 1992 ein positives Volksabstimmungsresultat. Der Bau des Gotthard-Basistunnels sollte bis zum Jahre 2010 vollendet sein, die ganze NEAT war mit 30 Milliarden Franken budgetiert, zahlbar aus der neu mit den höheren Lastwagenlimiten einzuführenden Schwerverkehrsabgaben (55%), einer Mehrwertsteuererhöhung (20%), einer Bundesschuld (15%) und von Mineralölsteuerbeiträgen (10%). Das Projekt erhielt nun neu den Namen Alptransit.

Milliarden-Kostenüberschreitung

Fünffach wird nun der Berg für die 57-Kilometer-Doppelröhre angegriffen, zwei Kreise von je 13 Metern ausgebrochen. Der zu Tage geförderte Abraum würde im Volumen die Pyramiden von Gizeh übertreffen. Die Kaverne unterhalb von Sedrun beweist mit ihren 200 x 20 Metern den Gigantismus des Werkes, und man erinnert sich beim Einfahren an Dürrenmatts Kurzgeschichte ‚Der Tunnel' oder an Gorkis ‚durch den Tunnelbau verletzte Natur'. Drucke von bis 100bar werden gemessen, Temperaturen von bis zu 45 Grad, Wassereinbrüche und Schlamm sind ebenso gefürchtet wie jene Bruchzonen, in denen der tägliche Vortrieb nur 0,8 – 40 Meter betragen kann. Bisher gab es zwei Tote und einen Streik wegen fehlender Sozialleistungen. Bereits meldet die Presse, der Tunnel werde nicht vor 2012, möglicherweise erst 2014 statt 2010 fertig. Die NEAT-Aufsichts-





kommission sei beunruhigt: «sicherheitsbedingte Mehrkosten», konjunkturelle Preissteigerungen, unpräzis berechnete Anschlüsse am Lötschberg und bei Erstfeld und die Urner Opposition... Den 30 Milliarden Franken rechnet man bereits 3 Milliarden hinzu, und gemunkelt wird von mindestens weiteren 1,2 Milliarden «Zusatzkosten».

Kanton Uri und Leventina – unterfahren, ausgelassen?

Der Gotthard ist seit 171 Jahren die beliebteste Transitroute der lebens- und sonnenhungrigen Nordeuropäer. Mit 250 km/h sollen die Züge dereinst im Dunkeln durch das Massiv rasen. Dabei wird die raffinerte Szenerie der Spiral- und Wendetunnels in der Biaschina und um die berühmte dreifach umkreiste Kirche Wassen ausgelassen. Es wäre vielleicht die nobelste Aufgabe, ein paar Promille von Promillen der Alptransit-Kosten für die Pflege der kulturellen Vielfalt des Ausgelassenen zu investieren. Denn: Was geschieht mit der alten Gotthardbahn – könnte sie nicht mit den zurzeit eingestellten Lokalzügen dereinst wieder stärker für den regionalen Tourismus belebt werden? Immerhin liegen an der Strecke das Kompetenzzentrum Stiftung historisches Rollmaterial SBB mit den schönsten Gotthardloks in Erstfeld, das stillgelegte Kraftwerk der Gotthardbahn-Elektrifizierung in Amsteg und vielen weiteren Wegmarken bis zum ehemaligen Stahlwerk Monteforno mit einer historischen Fahrzeug-Sammlung und dem ausser Betrieb gesetzten Jugendstilkraftwerk Bodio...

Schlacht am Gotthard

ti. Der Urner Regierungsrat hat Ende Mai in einem Brief an Bundespräsident Moritz Leuenberger rechtliche Schritte gegen die geplante Neat-Zufahrtsstrecke angekündigt. Die schwer wiegenden Differenzen zwischen Altdorf und Bern könnten den Bau verzögern. Im Auflageverfahren würden wesentliche Urner Forderungen nicht berücksichtigt. So verlangt der Urner Regierungsrat die verbindliche Zusicherung, dass die «Bergvariante lang» im Auflageprojekt als machbar nachgewiesen werde. Diese Option müsse auch für eine Bergvariante mit teilweise offener Linienführung explizit offen gehalten werden. Zudem fordert Uri aus Raum- und Umweltschutzgründen die Unterquerung des Flusses Schächen. In der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 29. Juni doppelte der langjährige Urner Ständerat Franz Muheim nach, indem er auf den steigenden Unmut in seinem Kanton über die Neat-Planung hinweist. Er verlangt vom Bundesrat, dass dieser die Projektierung des Jahrhundertwerkes zur Chefsache erklärt, nicht einfach Chefbeamten überlässt und die Neat aus staatspolitischen Gründen nach den Grundsätzen «menschlicher Verträglichkeit» und mit Rücksicht auf die direkt betroffene Bevölkerung plant. Dies hätte bereits zu Beginn des gigantischen Bauwerkes geschehen müssen, weshalb es nicht angehe, nun für unliebsame Mehrkosten und Bauverzögerungen urnerische Begehrlichkeiten anzuprangern. Mittlerweile hat das aufgescheuchte Bundesamt für Verkehr einen Stilwandel signalisiert und den Urnern versprochen: «Bern nimmt Euch ernst». Die Urner werden darüber zu wachen wissen.

Oben links: Auflageprojekt des Bundes vom Sommer 2001 für den Raum Nordportal des Gotthard-Basistunnels bei Erstfeld. In der Ebene rechts der Bahnlinien die während der Bauzeit verlegte Kantonsstrasse (Bild AlpTransit).
Oben rechts: Baustelle am Südportal bei Bodio (Bild Stähli).
En haut à gauche: projet mis en consultation par la Confédération à l'été 2001 pour le secteur nord (Erstfeld) du tunnel de base du Saint-Gothard. Dans la plaine, à droite des voies, la route cantonale déviée pendant les travaux *(photo Alp Transit)*.
En haut à droite: chantier du portail sud près de Bodio *(photo Stähli)*.

Die Schiene statt die Strasse stärken

Anlässlich seiner Jahresversammlung von Mitte Mai in Basel hat der Verein Alpen-Initiative eine Resolution zu den Lastwagenstaus am Gotthard verabschiedet. Diese zielt darauf ab, die Schiene zu stärken und nicht den Strassenverkehr zu erleichtern. Wir geben nachstehend die Resolution leicht gekürzt wieder.

1. Massnahmen gegen die gegenwärtigen Lastwagenstaus am Gotthard haben sich primär an den Verlagerungszielen von Bundesverfassung und Gesetz zu orientieren.
Der Alpenschutzartikel verlangt seit 1994 die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene innerhalb von zehn Jahren. Im Verkehrsverlagerungsgesetz ist konkretisiert, dass der alpenquerende Strassengüterverkehr in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens auf dem Niveau des Jahres 2000 zu stabilisieren und bis spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels auf 650'000 Fahrten pro Jahr zu reduzieren ist.

2. Die gegenwärtigen Lastwagenstaus haben nichts mit der Kapazität des Gotthardstrassentunnels oder dem Einzug der LSVA zu tun.
Die offiziellen Statistiken zeigen, dass auch das Verkehrswachstum nicht über dem (leider üblichen) Ausmass zu liegen scheint. Der Grund der Staus liegt allein in der Kapazität der Zollanlagen in Chiasso, die durch die gewachsene Gütermenge (grössere Lastwagen, grösserer Anteil voller Fahrzeuge) überfordert sind.

3. Das Problem Lastwagenstau darf nicht durch weitere Erleichterungen für den Strassenverkehr, sondern muss durch eine beschleunigte Verlagerung auf die Schiene gelöst werden.
So schnell wie möglich ist eine Task Force Schienenverkehr einzusetzen, die sich in Zusammenarbeit mit allen involvierten Kreisen im In- und Ausland dem seit Jahrzehnten leidigen Problem des Grenzübergangs von Zügen und der Abnahmekapazität der italienischen Bahnen annimmt. Daneben muss beförderlich ein zusätzliches Paket von Verlagerungsmassnahmen ausgearbeitet und in Kraft gesetzt werden. Die bereits beschlossenen Massnahmen müssen zügiger umgesetzt werden. Nötig ist auch ein weit stärkeres Engagement der Bahn, die zu mehr Leistungen fähig wäre.

4. Die Alpen-Initiative lehnt alle Massnahmen ab, welche darauf zielen, für die Lastwagen die Kapazität des Zolls oder der Strasse zu erhöhen. Befürwortet werden einzig Massnahmen, die durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses ein Chaos auf der Strasse vermeiden helfen; die A2 darf nicht zum Stauraum für Lastwagen werden.
Auf keinen Fall akzeptabel ist jede auch nur partielle Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots, die Schaffung von neuen LKW-Stauräumen, sind Investitionen für einen Kapazitätsausbau der Zollanlagen Chiasso und Basel und die Schaffung von neuen Inland-Zollanlagen. Alle diese Massnahmen widersprechen der Zielsetzung der Bundesverfassung, weil sie ein weiteres Anwachsen des Lastwagenverkehrs ermöglichen. Damit die A2 nicht zu einem Stauraum für Lastwagen wird, ist stattdessen der Zufluss von Lastwagen in die Schweiz und der inländische Lastwagenverkehr der Kapazität der bestehenden Zollanlagen anzupassen.

Après le chemin de fer du Gothard, Alptransit

Que de roches forées pour gagner du temps!

C'est la deuxième fois que la Suisse fore le Massif du Saint-Gothard pour réaliser un tunnel ferroviaire afin de raccourcir le temps de trajet des personnes et des marchandises sur ce passage et de maîtriser les flux de trafic. Comment une entreprise aussi hasardeuse a-t-elle pu germer dans la tête des décideurs de l'époque qui réalisèrent le tunnel le plus long du monde? Quelles furent et quelles sont les conséquences de ce choix?

Hans-Peter Bärtschi,
archéologue industriel,
Winterthour

Avant la construction de la route et de la ligne du Saint-Gothard, le canton des Grisons régnait en maître sur tous les passages transalpins. En 1846, pour conforter cette position, il confia à son ingénieur officiel Richard La Nicca le projet de ligne ferroviaire par le col de Lukmanier. La compagnie du chemin de fer du « sud-est » commença ses travaux en 1854. Mais, c'était sans compter avec l'esprit d'entreprise d'un Zurichois, Alfred Escher, qui réunit les fonds nécessaires à la construction de la ligne du Gothard. L'Union du Gothard avec l'Italie et l'Allemagne donna naissance à la Compagnie du chemin de fer du Gothard qui confia la réalisation de l'ouvrage à l'ingénieur Louis Favre. Le tunnel fut foré au milieu d'énormes difficultés, de septembre 1872 à février 1880. Après la mise en service de la ligne en 1882, la Compagnie fut étatisée et les aménagements pour le doublement de la voie durèrent jusqu'en 1965. L'électrification de la ligne fut décidée en 1916.

Alptransit

Le percement du tunnel du Simplon en 1906 et la construction de la ligne du Lötschberg en 1913 marquèrent l'achèvement du réseau ferroviaire. A l'ère de l'automobile, la route prit une redoutable revanche, occasionnant une pollution si préoccupante que la décision fut prise de transférer le trafic transalpin de marchandises sur le rail. On limita le poids des camions à 28 tonnes et leur circulation fut interdite la nuit et le dimanche. Le 23 mai 1990, après avoir entendu toutes les régions concernées, le Conseil fédéral décida de réaliser les NLFA au Gothard et au Lötschberg. Il s'agissait d'un compromis. Le projet fut rebaptisé Alptransit. Sous la pression des pays de l'UE, la Suisse accepta de porter graduellement à 40 tonnes la limite de poids des camions, perdant ainsi de vue les objectifs initiaux du projet de NLFA.

Un gouffre financier

En septembre 1992, le peuple accepte les accords bilatéraux avec l'UE. Le gigantesque chantier d'Alptransit peut démarrer. La réalisation du tunnel de base du Gothard commence en cinq points de forage différents. La masse de matériaux excavés pour percer un double tunnel de 57 km de long est énorme. Dans des conditions de travail très difficiles, avec des températures atteignant 45° et des risques de coulées de boue, le tunnelier progresse de 0,8 à 40 mètres par jour. La commission de surveillance s'inquiète des dépassements de budget pour la sécurité des ouvriers, de la lenteur des travaux et du climat politique plutôt hostile. Faudra-t-il, après la rallonge de 3 milliards de francs accordée après les 30 milliards de francs budgétés, prévoir 1,2 milliards de frais supplémentaires?

Passage transalpin fréquenté depuis 171 ans par des cohortes venues du nord en quête de soleil, le massif du Saint-Gothard sera traversé à 250 km/h sous terre. Les décors fascinants que le voyageur voyait défiler à sa fenêtre pourront-il encore être admirés? Ne faudrait-il pas consacrer quelques broutilles du budget d'Alptransit à la reconversion de la célèbre ligne et à la présentation de quelques jalons historiques de l'aventure du Saint-Gothard?

Fahrzeiten auf der heutigen Gotthard- und der künftigen AlpTransit-Linie mit unterschiedlichen Zugstypen und von verschiedenen Städten aus *(Bild AlpTransit).*
Temps de trajet actuel par le Gothard et par la future ligne Alptransit avec différents types de trains et à partir de diverses villes *(photo AlpTransit).*