



Eröffnung der Gotthard-Bahnlinie 1882: Die erste Gotthard-Dampflokomotive im Bahnhof Göschenen auf der Rückfahrt von Mailand.

KEYSTONE

Die Europa-Passage

Der neue Gotthard-Basistunnel ist ein Meisterwerk – noch mehr gilt dies aber für die Eröffnung 1882.

VON KILIAN T. ELSASSER*

Wegen seiner Höhe von 2106 Metern über Meer und der schwierig zu begehenden Schöllenen- und Piottino-Schlucht wurde der Gotthardpass bis ins 13. Jahrhundert wenn immer möglich gemieden. Mit dem Bau des Wegs durch die Schöllenschlucht wurde er begehbar. Die zentralschweizerischen Talschaften verkauften im sogenannten Welschlandhandel Rindvieh und vermieteten Söldner nach Italien.

Indem die Talschaften das heutige Tessin eroberten, sicherten sie sich geschickt auch die Macht über den südlichen Zugang des Passes. Die Kontrolle des Passes durch das zentralschweizerische Bündnis war auch möglich, weil das Haus Habsburg nur ein laues Interesse am Alpenübergang hatte. Es brachte um 1400 den 1370 Meter hohen Brennerpass in seinen Einflussbereich und kontrollierte damit den einfachsten Übergang in den zentralen Alpen. Der Brenner war der Pass, den die deutschen Kaiser benutzten, wenn sie nach Italien zogen. Im Vergleich mit dem Gotthard transportierten Händler das Mehrfache an Gütern über den Brenner.

Internationale Zusammenarbeit sichert Finanzierung und Betrieb

Die Gotthardbahn machte den Pass zur europäischen Alpentransversale. Sie war ein international ausgelegtes Projekt. Die Schweiz brauchte als relativ armes Land ausländische Geldgeber und wie Italien und Deutschland eine Verbindung durch neutrales Gebiet.

Finanziert wurde die Gotthardbahn mit Subventionen des Königreichs Italien, des Kaiserreichs Deutschland, des Bundes, von zahlreichen Kantonen, der Stadt Luzern, den profitierenden Privatbahnen und gut zur Hälfte mit privaten Mitteln. Der Wahl der Linie ging ein jahrelanger Kampf der Regionen voraus. In

Diskussion stand vor allem eine Bahn durch den Splügen oder den Lukmanier sowie durch den Gotthard.

Mit der Eröffnung der Brennerlinie 1867 sanken die Chancen der Bündner Pässe. Sie lagen zu nahe am Tiroler Pass. Ausschlaggebend war die Lobbyarbeit der Gotthard-Vereinigung, die 13 Kantone hinter sich scharen konnte. Nachdem sich abzeichnete, dass sich der Gotthard durchsetzen würde, schwenkte auch Zürich 1863 mit Alfred Escher, damals wichtigster Politiker und Wirtschaftskapitän der Schweiz, nach langem Lavieren auf den Gotthard ein.

Ein weiterer Meilenstein war die Stellungnahme des Königreichs Italien 1866, das dem Gotthard den Vorzug gab. Italien suchte eine direkte Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren am Niederrhein und den aufstrebenden Industriezentren Mailand, Turin und Genua. In den Verhandlungen mit Deutschland gelang der endgültige Durchbruch.

Otto von Bismarck erklärte 1865 bei einem Treffen mit Vertretern der Gotthard-Vereinigung, dass die Brennerlinie nur für den Osten Deutschland genüge, aber nicht für den viel handels- und industriereicheren Westen Deutschlands. Die Initiative für preussische Subventionen müsse aber – wenigstens dem Schein nach – vom Abgeordnetenhaus oder von anderen Kreisen kommen. 1869 fragte der Deputierte Alexander von Sybel gegen Bezahlung von 25 000 Franken die Regierung an, «ob den (...) internationalen Verhandlungen über die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien Fortgang gegeben worden ist».

Am 31. März 1869 teilte der Gesandte des Norddeutschen Bundes dem schweizerischen Bundesrat mit, dass sich seine Regierung für den Gotthard ausspreche. Die Gotthard-Vereinigung hatte erfolgreich die Gefahr abgewen-

det, dass die Schweiz beim alpenquerenden Verkehr umfahren würde. Die Bauarbeiten dauerten von 1872 bis 1882. Um sicherzustellen, dass die Linie auch international genutzt werden konnte, organisierte der Bund im Eröffnungsjahr 1882 eine Konferenz, in der das erste Mal eisenbahntechnische Normen festgelegt wurden.

Vorausschauende Konzeption der Linienführung

Damit stellte der Bundesrat sicher, dass Eisenbahnen international verkehren konnten, was für den wirtschaftlichen Erfolg der Gotthardlinie entscheidend war. Die Alpentransversale durch den Gotthard wurde rasch zu wichtigsten Transitlinie durch die Alpen. Die Schweiz wurde, umgeben von Grossmächten, zum neutralen Transitdienstleister Europas.

Mit den neuen technischen Möglichkeiten wie pneumatischen Bohrmaschinen und Dynamit, die beim 12 Kilometer langen Mont-Cenis-Tunnel (1857-1871) erfolgreich getestet wurden, konnte zwischen Airolo und Göschenen auf gut 1100 Meter über Meer ein 15 Kilometer langer Tunnel gebaut werden, dessen Kulminationspunkt gut 250 Meter tiefer liegt als bei der Bahnlinie über den Brenner.

Geschickt entschieden die Planer der Gotthardlinie, im Vergleich zur 1867 eröffneten Brennerbahn grössere Kurvenradien und geringere Steigungen zu bauen. Wegen der weitsichtigen Konzeption der Linienführung konnten auf der Gotthardbahn Güter schneller und günstiger durch die Alpen transportiert werden.

Schon im ersten vollen Betriebsjahr 1883 transportierte die Bahngesellschaft 0,5 Millionen Tonnen Güter durch den Gotthard, was im Vergleich zur Passstrasse eine Steigerung um das 17-Fache war. Bis zur Verstaatlichung

1909 vergrösserte sich das Transportvolumen auf 1,5 Millionen Tonnen Güter und beträgt heute 15 Millionen Tonnen. Gleichzeitig benutzten 1908 rund 3,8 Millionen Personen die Bahnlinie. Das ertragreichste Segment waren ausländische Touristen, die zum horrenden Preis von 45 Franken in der ersten Klasse von Luzern in das Tessin fuhren. Der Preis entsprach rund einem Drittel eines Monatslohns eines Heizers bei der Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft bot die Fahrt auf dem technischen Weltwunder an der Wiege der Schweiz vorbei als eine sichere Fahrt durch die wilden Alpen in den Süden an. Für ihre Werbeprodukte engagierte sie erstklassige Künstler. An der Weltausstellung 1889 in Paris war sie unter anderem mit einem Relief des Gotthard-Massivs präsent, das von Xaver Imfeld, einem der besten damaligen Reliefbauer, erstellt wurde und heute im Gletschergarten in Luzern zu bestaunen ist.

Die Bahngesellschaft beauftragte den nachmaligen Nobelpreisträger Carl Spitteler, den Reiseführer «Der Gotthard» zu schreiben und liess diesen in den Bibliotheken der wichtigsten Nobelhotels Europas und auf mehr als 100 Luxusdampfern auflegen. Die Gäste sollten animiert werden, eine Reise über den Gotthard zu planen. 1903 erhielt der bekannte Pariser Plakatkünstler Hugo d'Alesi von der Gotthardbahn-Gesellschaft den Auftrag mit der Realisierung eines Plakats. Die 5000 Plakate wurden in den wichtigsten Bahnhöfen in ganz Europa aufgehängt.

Die Bahngesellschaft war so erfolgreich, dass ein Drittel aller ausländischen Touristen, die die Schweiz bereisten, auch eine Fahrt von Luzern ins Tessin unternahm. Die Gotthardbahn hatte die Schweiz mit ihren Stärken, der alpinen Landschaft, der vorbildhaften demokratischen Organisation und

als Land, das zu technischen Höchstleistungen fähig ist, erfolgreich vermarktet.

Mit der Übernahme der Gotthardlinie durch die SBB 1909 konzentrierten sich diese auf den Ausbau der Linie. Sie wurde zur ständigen Baustelle und zur Teststrecke für bahntechnische Entwicklungen. Die SBB elektrifizierte die Bahn, automatisierten den Betrieb, erneuerten die Brücken, entwickelten Schienen, die der grossen Belastung möglichst lange standhalten konnten.

Vom Goldesel zum ungeliebten Kind

Bis zur Eröffnung der Autobahn 1980 war die Linie Arbeitstier und Goldesel. Die SBB transportierten jährlich bis zu acht Millionen Personen durch die Alpen. Mit dem Güterverkehr und dem Autoverlad diente die Bahn gutes Geld, mit dem sie andere defizitäre Bereiche subventionierte. Danach entwickelte sich die Gotthardlinie mehr und mehr zum ungeliebten Kind. Züge, die nicht funktionieren und unpünktlich fahren sowie möglichst altes Rollmaterial sollen die Passagiere vergraulen. Die Zahl der Passagiere sank auf jährlich drei Millionen.

Höhepunkt dieser Abschreckung ist ab Ende 2016 das neue Fahrplankonzept über die Gotthard-Bergstrecke, das über die Bergstrecke keine direkten Züge mehr vorsieht. Dabei könnte die Gotthardlinie als Unesco-Welterbe die Tourismusattraktion sein, die wie im 19. Jahrhundert die schweizerischen Werte verkörpert und in Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen der Regionen einzigartige Erlebnisse bietet.

* Kilian T. Elsasser ist Museumsexperte und Spezialist Verkehrsgeschichte. Co-Autor bei: Kilian T. Elsasser und Alexander Grass: Drei Weltrekorde am Gotthard. Baden 2016.