

Ist die Gotthard-Bergstrecke ein Weltkulturerbe?

Mit der Inbetriebnahme der größten Bahnhofuhr der Welt auf der Autobahnraststätte Erstfeld lancierten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Kantone Uri und Tessin im Oktober 2006 das Jubiläum 125 Jahre Gotthardbahn. Gefeierte wird auch die Zukunft. Denn mit dem Lötschberg-Basistunnel soll im Jubiläumsjahr 2007 der erste Teil des schweizerischen Jahrhundertbauwerkes Neue Alpen transversalen in Betrieb gehen. Zudem wird eine intensive öffentliche Diskussion um die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke einsetzen. Wichtige Grundlagen werden der Tourismusbericht »Kanton Uri-Bergstrecke« der Universität Bern (www.fif.unibe.ch/berichte.htm), das von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen erstellte Inventar der Bahnbauten und die denkmalpflegerischen Konzepte des Bundes und der betroffenen Kantone sein.

Bedeutendste Bahnlinie durch die Alpen

Was soll mit den großartig inszenierten Kehrtunnels um die Kirche von Wassen, den Kehrtunnels in der Biaschina, den Brücken und Bauten, was aus dem Tunnel selber werden? Klar ist, dass die Eisenbahnstrecke der Superlative, die wie keine andere das Selbstverständnis der Schweiz geprägt hat, der Nachwelt erhalten werden soll. Obwohl die wendige »Kleine Rote« – die Rhätische Bahn – auf der Albulastrecke mit ihrer Bewerbung für das Unesco-Weltkulturerbe schneller war, verdient auch die Gotthardstrecke dieses Prädikat. Sie ist mit dem einst längsten Tunnel der Welt (16 Kilometer lang), den ersten in Europa gebauten Kehrtunneln sowie der prononcierten Linienführung mit vielen Brücken, Tunnels, Stützmauern und umfangreichen Sicherungsbauten gegen Lawinen und Steinschlag in einem engen Tal eine Ingenieurleistung erster Klasse.

Die 18 kilometerlange Nordrampe von Erstfeld (475 Meter über Normalnull) nach Göschenen (1.109 Meter

über NN) musste beispielsweise mit Kehrtunnels und Kurven auf 28,8 Kilometer verlängert werden, damit 26 Promille Steigung nicht überschritten wurden. So konnte die Linie als normalspurige Hochleistungsbahn fungieren. Auf der gesamten Linie wurden 40 Tunnel gebohrt, mehr als 100 Brücken gebaut. Die Gutehoffnungshütte in Oberhausen hatte die eisernen Fachwerkbrücken konstruiert und vor Ort montiert.

Die Gotthardlinie ist die bedeutendste Eisenbahnlinie der Schweiz und diejenige mit der größten Transportleistung aller Alpenbahnen. Als international geplante Linie, die Mitteleuropa über den Hafen von Genua, das Mittelmeer und den Suezkanal mit Indien verbinden sollte, wurde sie als visionäres grenzüberschreitendes Projekt gebaut. Sie band die unabhängige und neutrale Schweiz fest in das neu entstandene Netz der großen Nationalstaaten ein und wies ihr als Pass-Staat die Aufgabe zu, den freien Zugang zu den Alpen transversalen zwischen Deutschland und Italien sicherzustellen. Die Linie machte auch eine grenzüberschreitende Norm nötig. Auf Anregung des schweizerischen Bundesrates wurden in einer Konferenz 1882 in Bern internationale Normen für Achsabstand, Höhe und die Dimensionen der Zug- und Stoßeinrichtungen festgelegt, die heute noch Gültigkeit haben.

Das internationale Abkommen zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien und die Überwachungsarbeiten des Großprojektes stärkten den schweizerischen Zentralstaat auf Kosten der Kantone. Die Bahnlinie führt unter dem Gotthardpass durch, der Teil einer seit dem Mittelalter von Verkehrswegen geprägten Landschaft ist. Nach der Eröffnung der Bahnlinie wurde die Unabhängigkeit der Schweiz, in mythischer Überhöhung auf die Sicherung des Gotthardweges gründend, weiter verstärkt, das Gotthardmassiv militärisch befestigt. Die Ausbauarbeiten zur Sicherung der Gotthardlinie gipfelte im Zweiten Weltkrieg im Reduit-Gedanken. Danach hätte die Armee den Großteil der Schweizer Bevölkerung bei einem Angriff

Kontakt

Kilian T. Elsasser
Museumsfabrik
Murbacherstrasse 19
CH – 6003 Luzern
Tel.: 0041/41/240 13 49
www.museumsfabrik.ch

Literatur

– Verkehrshaus (Hrsg.):
Kohle, Strom und
Schienen, Zürich 1997
– Anton Eggermann:
Die Bahn durch den
Gotthard, Zürich 1981
– Helmut Stalder:
Mythos Gotthard – was
der Pass bedeutet, Zürich
2003

Kilian T. Elsasser und
ViaStoria geben zum
Bahnjubiläum das Buch:
»125 Jahre Gotthard-
bahn – der direkteste
Weg durch die Alpen«
heraus. Es erscheint im
Herbst 2007 im AS-Ver-
lag Zürich.

◀◀ *Obwohl die Gotthardbahn vor allem eine Güterbahn war, fuhren auch viele Passagiere der 1. Klasse durch den Gotthard. Die Linie mit den spektakulären Brücken und dem längsten Tunnel der Welt war eine Tourismusattraktion. Auf dieser Fotomontage fährt der Gotthard-Express aus dem Tunnel bei Göschenen.*
(Foto: Verkehrshaus, um 1900)

▼ *Eine Elektrolokomotive des Typs Ce 6/8 II der SBB – »Krokodil« genannt – fährt bei Wassen mit einem Personenzug bergwärts.*
(Foto: Verkehrshaus, um 1920)





▲ Die Eisenfachwerkbrücken der Gotthardlinie wurden von der Gutehoffnungshütte (Oberhausen) gebaut und montiert, hier die Polmengobrücke bei Faido kurz nach der Eröffnung der Strecke. (Foto: Roland Arnet, 1882)

▼ Mit dem Bau des Gotthardtunnels von 1872 bis 1882 wurde Göschenen ein unabhängiges Dorf. Die meisten Häuser entstanden während der Bauzeit. Im Vordergrund ist die einspurige Eisenfachwerkbrücke zu sehen, die sich als einzige Brücke dieser Art erhalten hat. (Foto: Archiv Verkehrsbaus, 1882)

▼► Der Bahnhof Göschenen wurde auf dem Aushubmaterial des benachbarten Tunnels gebaut. Links ist die von Göschenen nach Andermatt führende Zahnradstrecke zu sehen. Halbrechts lassen sich die Portale des Gotthardtunnels erkennen. (Foto: Kilian T. Elsasser, 2005)

preisgegeben, um als Faustpfand das Herz der Schweiz mit dem internationalen Eisenbahntunnel zu verteidigen.

Erhalt als Ganzes?

Der Erhalt der Strecke ist eine große Herausforderung. Die Denkmalpflege ist kantonal organisiert, die Gotthardlinie durchfährt aber mehrere Kantone. Die Dimension des Objekts sprengt die Möglichkeiten, das Werk als statisches Denkmal erhalten zu können. Ein Teil der Kosten für den Erhalt muss über den Tourismus erwirtschaftet werden können. Ein technisches Kulturgut lässt sich zudem nur über seine dynamische Funktion begreifen. Im Zug selber oder als Zuschauer, der die Züge vorbeifahren sieht, lässt sich die historische Dimension und die Bedeutung der Linie nur erahnen.

Für die Bewerbung als Weltkulturerbe ist der heutige Zustand der Gotthardbahn die größte Herausforderung. Mit dem klassischen Denkmalpflegebegriff lässt sich die Qualität dieses Denkmals nicht in seinem Kern erfassen. Eine Konzentration auf die Frage nach dem Ursprungszustand der Bauten ist nicht angemessen. Wegen des Erfolges wurde die Linie ständig modernisiert. Immer

wieder wurden richtungweisende technologische Entwicklungen am Gotthard getestet, denn wenn sie den Anforderungen auf den Zufahrtsrampen genügen, würden sie auch im Flachland eingesetzt werden können.

An der Gotthardlinie lässt sich die eisenbahn- und bautechnische Entwicklung der letzten 125 Jahre in idealer Weise ablesen. Die Linienführung und der Tunnel zeugen vom visionären Fortschrittsglauben des 19. Jahrhunderts. Innovativ waren die Vermessung und Bestimmung der Tunnelachsen sowie der Einsatz von Perkussionsbohrmaschinen und Dynamit. Die Linienführung mit den Kehrtunnels mit einem Radius von 300 Metern und einer maximalen Steigung von 26 Promille wurde so großzügig bemessen, dass die Linie heute noch in Betrieb ist und im Jahr mehr als zwölf Millionen Nettotonnen Güter befördert werden.

Wenige Jahre nach der Eröffnung wurde die Linie – wie ursprünglich geplant, aber wegen großen Kostenüberschreitungen zurückgestellt – zweigleisig ausgebaut. Die Elektrifizierung ist Beispiel für die Innovationskraft der schweizerischen Industrie und die Behauptung der Unabhängigkeit im Zweiten Weltkrieg. Das Kraftwerk Ritom mit seinen Turbinen und Generatoren sowie das Kraftwerk Amsteg mit dem Gebäude und den Druckleitungen aus den 20er Jahren zeugen davon. Die schweizerische Elektroindustrie konnte sich neben den großen Industrien Deutschlands, Frankreichs und der USA behaupten.

Starke Lokomotiven

Sie baute Lokomotiven, wie die Güterzuglokomotiven vom Typ »Krokodil« von 1919 oder 1939 die Ae 8/14 »Ländi-Lokomotive«, die als stärkste Lokomotive der Welt galt. Mehrere, der zuerst am Gotthard eingesetzten Lokomotivkonstruktionen konnten im großen Stil exportiert werden. Im Zweiten Weltkrieg verband die Linie die beiden Achsenmächte Deutschland und Italien. Kohle und anderes Rohmaterial wurden hier in großen Mengen transportiert. Die Linie war für die Achsenmächte von hoher Bedeutung, da sie den Bombenangriffen der Alliierten nicht ausgesetzt war. Dieser funktionierende Transitkorridor sowie die Dienstleistungen des Finanzplatzes galten damals als das wichtigste Pfand für die Unabhängigkeit der Schweiz.



Die vielfältigen Ausbauten nach 1945 veranschaulichen die technische Entwicklung des Systems Eisenbahn. Die mechanischen Stellwerke wurden elektrifiziert, später durch elektronische Anlagen ersetzt, die Streckenüberwachung automatisiert. Die eleganten eisernen Fachwerkbrücken des 19. Jahrhunderts wurden durch unscheinbare, mit einheimischen Steinen verkleidete Betonbrücken im Stil von 1900 ersetzt. Die Verkehrsbauten sollten sich möglichst in die Landschaft eingliedern, keine Zeichen setzen. Die Bahnhofsanlagen in Göschenen und Airolo wurden für den Autoverladung großzügig ausgebaut. Damit konnten vor der Eröffnung des Straßentunnels 1980 jährlich mehr als eine halbe Million Autos auf Eisenbahnwagen verladen werden, wenn im Winter die Passstraße geschlossen wurde. Einige Bahnhöfe an der Linie, wie Wassen und Erstfeld, wurden in den 1970er Jahren mit wenig ästhetischem Bewusstsein ausgebaut. Sie symbolisieren in ihrer reinen Zweckmäßigkeit das Selbstverständnis der Bahn in der Zeit der Euphorie des Individualverkehrs.

Eine europäische Eisenbahnlinie

Die Linie ist einer der bedeutendsten Originalschauplätze, die das Selbstverständnis der Schweiz auf den Punkt bringt. Sie kann nicht nur den Schweizern vor Auge geführt werden, sondern bietet vor allem in Deutschland, aber auch in Italien ein großes unausgeschöpftes touristisches Potenzial. Mit dem Jubiläum besteht die Möglichkeit, dieses ein erstes Mal zu testen. Wichtig ist, wie im Jubiläumsjahr vorgesehen, die Sprachlosigkeit der Gotthardlinie aufzubrechen. Den Besuchern werden Erlebnisse geboten, mit denen sie an den Originalschauplätzen über die große Wirkung der Linie aufgeklärt werden. Man kann ihnen erzählen, wo der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi seine europäischen Kollegen hinführte um zu zeigen, warum dieses Tal keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufzunehmen vermag, nur ein neuer Basiseisenbahntunnel die Lösung sein kann.

In Göschenen und Airolo wird die Baugeschichte und die dramatische Sozialgeschichte der Mineure und der Frauen thematisiert. Als Vorbild könnte das Jubiläum »150 Jahre Schweizer Bahnen« von 1997 gesehen werden, bei denen die SBB im Verkehrshaus mit der Ausstellung Schienenverkehr die Bedeutung der Linie wirkungsvoll



wieder zum Thema gemacht haben. Ergänzt werden kann das touristische Potenzial der Eisenbahnlinie mit der Präsentation der vorindustriellen Verkehrsbauten und den vielen Bunkern und Armeenanlagen, die deklariert und außer Betrieb genommen werden, in Einzelfällen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Voraussetzung für eine touristische Nutzung ist der Blick über die Grenzen. Zielpublikum können auch die vielen Durchreisenden aus den Nachbarländern sein. Als Organisation für einen Erhalt der Gotthard-Bergstrecke als dynamisches, die Schweiz symbolisierendes Denkmal könnte sich das Gotthard-Komitee (www.gotthardkomitee.ch) eignen. Es ist eine Interessengemeinschaft von zwölf Kantonen sowie von Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden, die sich schon Mitte des 19. Jahrhunderts zum Ziel gesetzt hatte eine Eisenbahn über den Gotthard zu bauen und heute noch aktiv ist.

**Kilian T. Elsasser,
Luzern (Schweiz)**

▲ Die untere Watteringerbrücke bei Wassen ging 1882 in Betrieb, musste wenige Jahre später wegen der großen Belastung mit einem Fischbauch verstärkt werden. Die dahinter liegende Brücke entstand beim zweigleisigen Ausbau 1896. Wegen der besseren Materialqualität wurde diese nicht mit einem Fischbauch verstärkt. (Foto: Infothek SBB Historic, vor 1960)

▼ Eine Barrierenwärterin sichert einen Bahnübergang an der Südrampe der Gotthardbahn. In der Nachkriegszeit wurden sie durch Über- oder Unterführungen ersetzt, die verbliebenen Bahnübergänge automatisiert. (Foto: Infothek SBB Historic, vor 1950)

▼ Das Bahnwärterhaus Eggwald oberhalb von Wassen diente mit seinen zwei Vollgeschossen zwei Familien als Unterkunft. Es ist heute das einzige im Eigentum der SBB verbliebene Wärterhaus. (Foto: Kilian T. Elsasser, 2005)

