

Arbeitsgruppe Gotthard-Bergstrecke

Autor(en): **Zemp, Ivo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **19 (2004)**

Heft 1: **Bulletin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727025>

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.

Museum im Lokdepot und im ehemaligen Dienstgebäude mit Geschichtsausstellung und Modellanlage eingerichtet. Eine Freilichtausstellung zeigt 24 weiträumig aufgestellte Fahrzeuge. 2001 ging das National Research Institute for Cultural Properties, die Denkmalpflegestelle des japanischen Bundesamtes für Kultur, das Problem der langsam zuwachsenden Gebirgslinie an. Da sich nur die nördlich gelegene Gemeinde finanziell am Projekt beteiligt, bleibt die Linie im südlichen Bereich überwuchert. Gegen Norden wurde eine Spur zum Bahnwanderweg ausgebaut. Wo das Einspurtrasse der ersten Linienführung keine Schienen mehr aufweist, dient es als Fussweg. Die Tunnelausmauerung wird gegen Frost gesichert, die Feuchtigkeit dauernd gemessen. Wo sich der neue Wanderweg mit der Doppelspurlinie trifft, hat man ein Gleis unverändert liegen gelassen und beim anderen im Schotterbereich einen Belag bündig zur Schienenoberkante eingesetzt. Die Fahrleitung ist durchgängig stehen geblieben. Dieser kreative Umgang mit der Substanz macht das Streckendenkmal schön erlebbar. Auf dem belassenen Gleis ist auf knapp drei Kilometern ein Museumsbetrieb mit Dieselloks geplant, da eine Wiederinbetriebnahme der Fahrleitung zu aufwändig wäre.

Was hätte man 2004 für die Gotthard-Berglinie veranlassen müssen?

2004 hätte man seit der Alptransit-Abstimmung schon zwölf Jahre Zeit gehabt, sich Gedanken über die Zukunft der Berglinie zu machen. Aber die mächtigen Stellen wollten alles offen lassen. Und den ohnmächtigen Stellen fehlten selbst für Recherchen Mittel in der Grössenordnung von 0,00032 Promille des Alptransit-Kredits. Es hätte aber für

die nötigen Abklärungen etwas mehr Promilleanteile gebraucht. Denn das Entscheidende wäre gewesen, während zwölf Jahren ein unablässiges Lobbying für die langfristige Finanzierung zur Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs über die Berglinie mit allen teuren Konsequenzen der Streckensicherung gegen Steinschlag, Lawinen usw. zu betreiben. Auch für den idealistisch angelegten Museumsbetrieb zwischen Erstfeld und Biasca hätten Vorkehrungen für den Langsamverkehr, gegen den Abbau von Weichen und Ausweichgleisen getroffen werden müssen. Eine diesbezügliche Rückstellung von einem Prozent des SBB-Abbauprojektes «schlanke Infrastruktur», das heisst von fünf Millionen Franken, hätte die Chancen für einen künftigen Lokal- und Museumsbetrieb schon wesentlich verbessern können. Immer noch nicht gelöst gewesen wären weitere Fragen, insbesondere die Deckung des zu erwartenden jährlichen Betriebsdefizits allein für den Lokal- und Museumsbetrieb.

Hans-Peter Bärtschi

Arbeitsgruppe Gotthard-Bergstrecke

Alt-CVP-Nationalrat Remigio Ratti reichte 1999 die Motion «Zukunft der historischen Gotthardbahn» ein, welche die Grosse Kammer 2001 als Postulat überwies. Der Bundesrat bemerkte in seiner Antwort, dass nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels die Bergstrecke weiterhin drei wichtige Funktionen erfüllen wird: als Teil des Interregioverkehrs, als Betrieb für den Tourismus und als Entlastungsstrecke für den Basistunnel.

2000 gelangten die Kantone Uri und Tesin mit Gesuchen an den Bund für eine Analyse der Gotthardbahn Erstfeld-Biasca aus denkmalpflegerischer und kulturhistorischer Sicht. 2001 wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich aus Vertretern der beiden Kantone, der SBB AG sowie diverser Bundesstellen zusammensetzt. Die Leitung der Gruppe unterliegt seit 2002 der Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege im Bundesamt für Kultur.

Ziel des Gremiums ist es, eine Bestandsaufnahme der Bergstrecke zu erstellen, welche der kulturhistorischen Bedeutung der Bahnanlage sowie der Natur-, Kultur- und Techniklandschaft Gotthard Rechnung trägt.

Ivo Zemp



Usui-Toge-Bergstrecke nach der Restaurierung eines Teilstücks mit Wanderweg und renoviertem Umformerwerk.