

Mythos Gotthard im Alltagstest

Autor(en): **Sauter, Marion**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **33 (2018)**

Heft 2

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-781081>

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.

Mythos Gotthard im Alltagstest

Von Marion Sauter

Der Gotthard ist kein pittoresker Berggipfel, sondern lediglich ein unwirtlicher Einschnitt zwischen dem Pizzo Lucendro und dem Pizzo Centrale – ein Passübergang wie viele andere auch. Dennoch umgibt ihn seit jeher ein Mythos. Einzigartig wurde der Gotthard erst mit dem Bau der Gotthardbahn: Die Reise in den Süden reduzierte sich von mehreren anstrengenden Tagen auf wenige komfortable Stunden. Dies brachte einschneidende wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen. Eine Spurensuche in Erstfeld, der Basisstation der Gotthard-Nordrampe und dem Portal der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT).

Das Narrativ des Gotthard-Mythos wird nicht von der Passhöhe selbst, sondern von der eindrucksvollen Sage um den Bau der «Teufelsbrücke», der Überwindung der schroffen Schöllenschlucht zwischen Göschenen und Andermatt, begründet.¹ Seit 1950 erinnert ein plakatives Felswandgemälde des Urner Künstlers Heinrich Danioth alle Reisenden an den Teufelspakt. Aufgrund der Topografie der Schöllenschlucht war der Bau der Teufelsbrücke sicherlich eine grosse Herausforderung, mit einer Spannweite von knapp 19 Metern technisch jedoch bei Weitem nicht einzigartig (Abb. 1).² Auch zeitlich fügt sich die Sage nur schwer in die Chronologie einer seit dem Spätmittelalter zunehmend an Bedeutung gewinnenden, internationalen Verkehrsachse: Der erste Holzsteg entstand wahrscheinlich im 13. Jahrhundert, die erste Steinbogenbrücke, auf die sich die Sage wohl bezieht, um 1590. Ausserdem kann die Schöllenschlucht auch umgangen werden – mühsam zwar: ein Umweg von gut drei Stunden fällt auf einer mehrtägigen Alpenquerung jedoch wenig ins Gewicht.³

¹ Zur Geschichtsschreibung vgl. Urs Hafner. Der unsichtbare Berg. In: NZZ-online 14.5.2016.

² Thomas Brunner. Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri. Oberes Reusstal und Ursern (Bd. 4). Bern 2008, S. 29-32; – Ruedi Gisler-Pfrunder. Die Teufelsbrücke am St. Gotthard. Altdorf 2005, S. 12.

³ Heribert Huber. Die drei Gotthardbrücken in der Schöllenen am Gotthard. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 43/1998.

Abb. 1:
Lehrgerüst der neuen Teufelsbrücke. Im Hintergrund die Konstruktion von 1830. Die erste Teufelsbrücke stürzte 1888 ein. Foto 1957.

Die Alpenquerungen – nicht nur der Gotthard – erschlossen die oberitalienischen Märkte und begründeten damit im Spätmittelalter in weiten Teilen der Schweiz die Umstellung von der Subsistenzwirtschaft auf die (Rind-)Viehzucht. Dies zog einen umfassenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel nach sich. Das daraus resultierende Bild des Hirtenvolks wurde im 19. Jahrhundert zum Leitmotiv des Schweizer Nationalbewusstseins und durch literarische Werke wie etwa Friedrich Schillers «Wilhelm Tell» weltbekannt. Der legendäre Nationalheld, die ersten Eidgenossen: Der Urschweiz-Fokus der traditionellen Schweizer Geschichtsschreibung trug massgeblich zur Festigung des Gotthard-Mythos bei, zuletzt auch die Réduit-Strategie.

Der Vorteil der historischen Gotthardroute gegenüber anderen Alpenpässen lag jedoch einzig und allein im Seeweg. Der Warenumsatz über den Vierwaldstättersee gestaltete sich vergleichsweise komfortabel, wohlhabende Reisende konnten ab Luzern auf Fährdienste zurückgreifen. Der konkrete Umfang dieses Seehandels lässt sich allerdings nur bruchstückhaft rekonst-



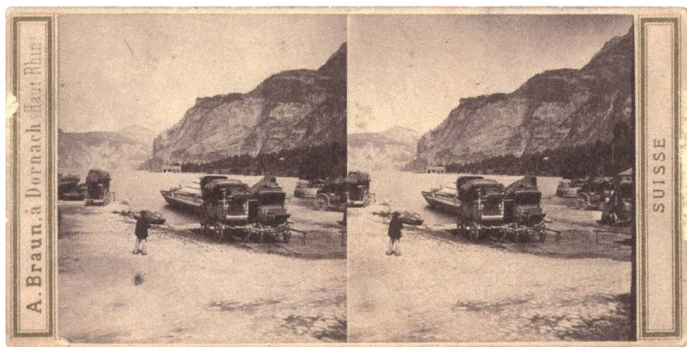


Abb. 2:
Partie am Flüeler Hafen
– Wechsel von der
Kutsche auf Boote.
Stereoskopie von
Adolphe Braun, 1859.

ruieren und wird in Anbetracht der heutigen Situation zumeist überschätzt.⁴

Ein Grossteil der Reisenden – allen voran sämtliche Reiter – musste hingegen zuerst die äusserst unwegsamen Ufer des Vierwaldstättersees bezwingen. Dies änderte sich auch nicht mit dem Ausbau des Gotthard-Saumpfads zur Fahrstrasse um 1830. Auch wenn Rudolf Kollers «Gotthardpost» eine rasante Fahrt über die Passhöhe verspricht: die Gotthardstrasse endete anfänglich am Flüeler Hafen (Abb. 2). Erst der Einsatz von Dampfschiffen, vor allem jedoch der Bau der Axenstrasse 1865, schlossen den Gotthard tatsächlich an das moderne Schweizer Verkehrsnetz an.

Durchbruch Eisenbahn

Zeitgleich wurden in den Nachbarländern die ersten Alpenquerungen für Eisenbahnen eröffnet: über den Semmering (1854), den Brenner (1867) und den Mont Cenis (1871). Auch der Bau der Gotthardbahn stand bereits im Raum. 1863 war die Gotthardvereinigung gegründet worden, 1871 wurde der notwendige Kredit gewährt und 1882 die Gotthardbahn feierlich eröffnet. Das Werk Louis Favres bestach durch den bis dato längsten Eisenbahntunnel der Welt,

der Gotthard-Mythos wurde erstmals durch eine wirkliche Innovation, ein Alleinstellungsmerkmal, gekürt.

Neben dem deutlich aufwändigeren Bau eines Schienenwegs mussten nun auch Stationen, Dienstgebäude und Werkstätten errichtet, unterhalten und die Arbeiter adäquat untergebracht werden. Dies wälzte Ende des 19. Jahrhunderts die an der Gotthardbahnstrecke gelegenen Dörfer, allen voran Erstfeld, um. Der Lokomotivdepot-Standort wuchs in den 1880er-Jahren von 1184 auf 2413 Einwohner an und erreichte damit fast die Grösse des Urner Hauptorts Atdorf.

Gefordert war nun die Integration der meist protestantischen Zuzüger: Wohnungsbau, Einkaufsmöglichkeiten, Ganzjahresschulen und eine erste protestantische Kirche. Die bislang von der Alpwirtschaft geprägte, konservativ-katholische Gesellschaft wurde gründlich aufgemischt. Der neue Dorfkern etablierte sich unmittelbar an der Gotthardbahn. Das Erstfelder Ortsbild nahm hier bald schon fast städtische Züge an (Abb. 3) – andernorts wurden die typischen ländlichen Streusiedlungen erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verdichtet.

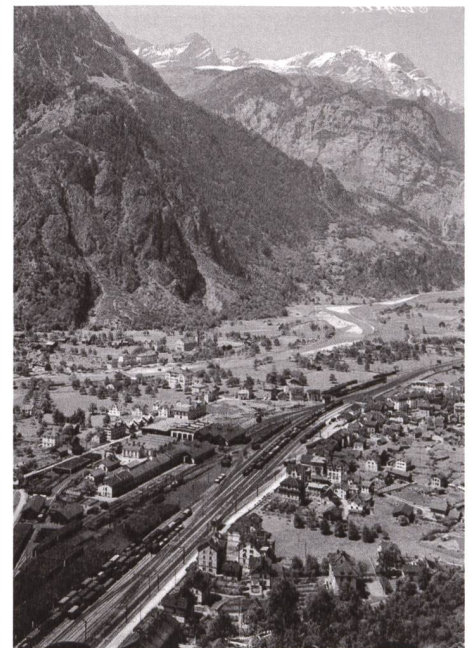
Die Gotthardbahn (seit 1909 SBB) förderte ihre Erstfelder Arbeiterschaft mit Sozialbauten wie etwa einer Turnhalle (1907), einem Gesellschaftshaus (1908) und gründete sogar eine eigene Schule (1898). Reisenden wie Arbeitern standen bald schon ein gutes Dutzend Gasthäuser zur Verfügung (Abb. 4). 1892 wurde eine Arbeiter-

wohnkaserne von Wassen nach Erstfeld versetzt, 1893 das «Mohrenkopfquartier» für die leitenden Bahnangestellten errichtet und 1910 mit dem Bau der genossenschaftlichen Siedlung «Kolonie» begonnen.⁵

Die Architektur der Bahnbauten setzte Massstäbe jenseits der etablierten, bäuerlichen Blockbau-Kultur. Die historistischen Sozialbauten der Gotthardbahn fanden zahlreiche Nachahmer, mit dem «Mohrenkopfquartier» etablierte sich der Heimatstil. Dies ist bis heute vor allem an der Gotthardstrasse zu sehen. Die bis zu viergeschossigen Häuser weisen eine vielfältige Bautypologie und eine äusserst abwechslungsreiche Gestaltung auf. Sie wurden in Mischbauweise konstruiert, mit Granitblossen oder Stuckaturen geschmückt und um Balkone ergänzt. Zu finden sind Zierfachwerk und reich dekorierte Flugsparren.

⁵ Marion Sauter. Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri. Schächental und unteres Reusstal (Bd. 3). Bern 2017, S. 377, S. 428–439.

Abb. 3:
Das Bahnhofsareal und
das neue Dorfzentrum,
im Hintergrund der
historische Ortskern.
Foto von Emil Goetz,
um 1930.



⁴ Fritz Glauser. Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18, 1968, S. 177–245. – Werner Baumann. Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert. Zürich 1954.

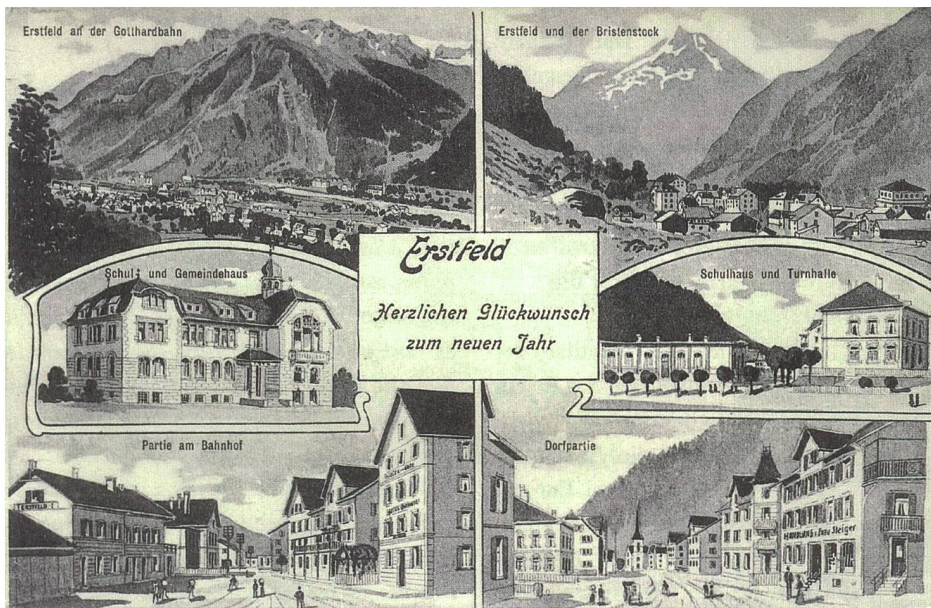


Abb. 4:
Grüsse aus Erstfeld.
Das Eisenbahner-
dorf präsentiert sich
modern. Ansichtskarte
1908.

Mansarddächer und Lukarnen erweitern die traditionelle «Tätschdach»-Dachlandschaft.

Das moderne «Eisenbahnerdorf» prägte das Selbstverständnis und das Selbstbewusstsein der neuen Bewohnerinnen und Bewohner (Abb. 5). Die Erstfelder Sektion des Grütlivereins gehörte denn auch zu den treibenden Kräften bei der Gründung der Sozialdemokratischen Partei Uris.

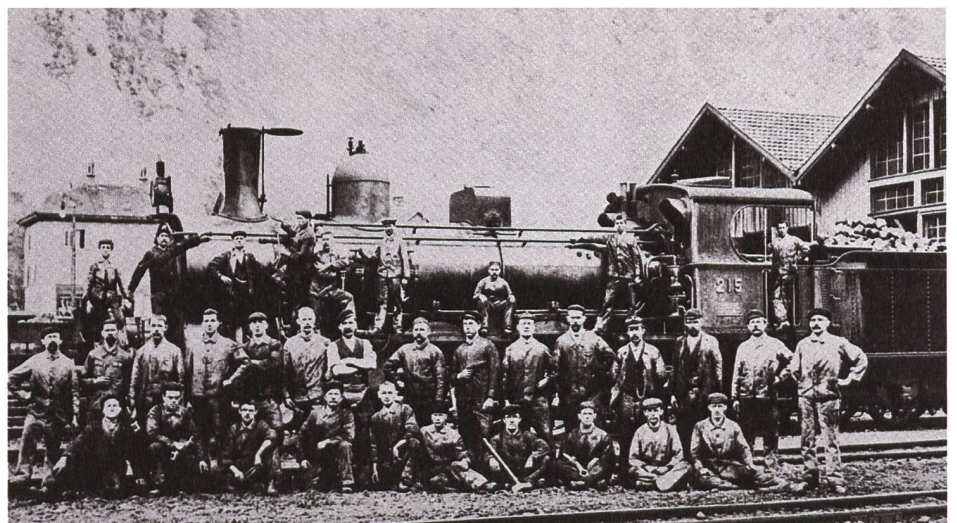
Herausforderung Modernisierung

Diese Hochphase hatte aber nur wenige Jahrzehnte Bestand. Die Modernisierung der Bahn, allen voran die Elektrifizierung im Jahr 1920, brachte Erstfeld einschneidende Veränderungen. Zahlreiche Eisenbahner-Berufsgruppen verschwanden: Heizer, Bremser, Weichenwärter etc.. Auch der zunehmende Autoverkehr machte der Bahn Konkurrenz. Die Eröffnung der Gotthardautobahn reduzierte in den 1980er-Jahren den Verkehrsfluss durch Erstfeld gravierend: Viele Gasthäuser mussten schliessen. Leerstand machte den Dorfkern unwirtlich. Diese Zäsur wird seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die günstige Verkehrslage für Pendler etwas ausgeglichen. Das «Eisenbahnerdorf» wandelt sich erneut.

2016 wurde mit der Eröffnung des Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ein weiterer Rekord aufgestellt. Wiederum untermauert ein gewaltiger

Tunnelbau den Gotthard-Mythos, wiederum steht Erstfeld im Zentrum. Die internationalen Bahnlinien halten jedoch nicht mehr in Erstfeld, die historische Bergstrecke bedient nur noch den Regionalverkehr. Das traditionsreiche Lokomotivdepot wurde durch ein Interventionszentrum ersetzt. Die futuristischen NEAT-Bauten sollen neuerlich Touristen nach Erstfeld bringen, eine Aussenstelle von SBB-Historic zelebriert die Vergangenheit (Abb. 6). Ob sich rund um das neue Portal wieder ein «Eisenbahnerdorf» formt, bleibt abzuwarten. In jedem Fall stellt der Erhalt beziehungsweise die Entwicklung des als schützenswertes Ortsbild (ISOS) eingestuftes, etwas in die Jah-

Abb. 5:
Das Personal des
Erstfelder Lokomotiv-
depots bei der
Inbetriebnahme der
Lok A 3/5 215.
Foto 1898.



re gekommenen Erstfelder Dorfkerns eine grosse Herausforderung dar.

Der Gotthard-Mythos ist ein Verkehrs-Mythos, der nur in der jüngeren Vergangenheit Vergleichen Stand hält. Der Mythos schränkte den Blickwinkel der Forschung bislang stark ein, sodass auch heute noch viele Aspekte einer Klärung bedürfen.

Einige Fragen an Kilian T. Elsasser Präsident des Verbandes Industriekultur und Technikgeschichte Schweiz Vintex

Was bedeutet die Verkehrslandschaft Gotthard für Sie persönlich?

Göschenen ist ein von der Natur umgebener geschichtsträchtiger Ort, in dem mit dem Bau des Eisenbahntunnels europäische Geschichte geschrieben wurde. Meine Frau und ich kauften vor einigen Jahren das alte Schulhaus in Göschenen, das auf dem Fundament eines mittelalterlichen Wehrturms aus der Saumpfadzeit steht.

Was kann sie für uns heute bedeuten?

Der Gotthard ist eine einzigartige Naturlandschaft und intensiv genutzte Verkehrsachse. Der Gotthard symbolisiert das schweizerische Selbstverständnis als Al-

penland und Industrienation. Der Gotthard verkörpert als historisches Rückzugsgebiet und Brücke zwischen verschiedenen Kulturen beispielhaft die Identität der Schweiz.

Warum soll diese Verkehrslandschaft erhalten werden? Welche kulturellen Gehalte stecken darin, die über die Bauten an sich hinausgehen?

Der Gotthard prägte die Identität der Schweiz vor allem seit dem Bau der Eisenbahn, denn sie machte den Pass zur wichtigsten Transitachse durch die Alpen und prägt bis heute die Beziehung zu Europa. Der Gotthard widerspiegelt mit seinen einzigartigen Denkmälern, wie der Tremola, dem Gotthardpass, den Kehrtunnels um Wassen oder den Festungen die Vielfalt der Schweiz.

Wie kann diese Verkehrslandschaft erhalten, wie können ihre Qualitäten vermittelt werden?

Die Gotthardbahn hat aus technischer und historischer Sicht die Qualität Unesco-Welterbe zu werden. Die Geschichten um die Kirche von Wassen, fast so berühmt wie der Eiffelturm, Göschenen mit dem damals längsten Tunnel der Welt, sowie die kaum bekannte Piottinoschlucht bei Faido bieten brachliegende touristische Erlebnisse von europäischer Bedeutung. Hoffnungen machen ab Ende 2020 die direkten Verbindungen von Basel und Zürich über die Gotthard-Bergstrecke in das Tessin.



Abb. 6:
NEAT-Portal: Auch
die neue Architektur
setzt Massstäbe. Foto
von Christof Hirtler,
2013

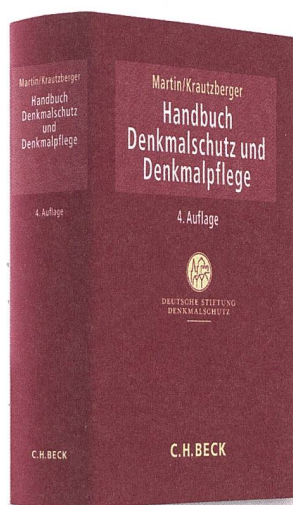
Résumé

La légende spectaculaire qui circule sur la construction du «Pont du diable», celle de la victoire sur les gorges de Schöllenen, est à l'origine du mythe du Gotthard. Pourtant, à la base, le Gotthard est un col alpin parmi tant d'autres. Ce n'est que depuis la construction de la ligne du Gotthard qu'il est unique en son genre: le voyage vers le Sud, qui prenait auparavant plusieurs journées épuisantes, s'est aujourd'hui réduit à quelques heures de voyage confortable.

Les traversées alpines ont permis d'accéder aux marchés d'Italie du nord, entraînant, à la fin du Moyen Age, le passage de l'économie de subsistance à l'élevage du bétail dans une grande partie de la Suisse. Ce changement a provoqué une importante mutation sociale et économique. A la fin du XIX^e siècle, la ligne du Gotthard a métamorphosé les villages situés le long de la voie, en particulier celui de Erstfeld. Dans les années 1880, ce village, où se trouvait le dépôt de locomotives, atteignait presque la taille de la capitale du canton d'Uri, Altdorf. Pour encourager la main d'œuvre, la Société des chemins de fer du Gotthard a réalisé diverses constructions sociales, par exemple une salle de sports ou un centre accueillant des manifestations culturelles, et elle entretenait même sa propre école. En l'espace de quelques années, l'architecture de ces bâtiments a conféré à Erstfeld une apparence urbaine. L'image que les nouveaux habitants se faisaient de leur localité et d'eux-mêmes en a été fortement marquée.

La modernisation de la ligne, et surtout son électrification en 1920, a apporté de nouveaux changements. De nombreux métiers disparurent: chauffeur (de machine à vapeur), garde-frein, aiguilleur, etc. Le bourg de cheminots s'est transformé une fois de plus. Le dernier chapitre en date s'est ouvert avec le tunnel de base de la NLFA: si désormais les lignes internationales ne s'arrêtent plus à Erstfeld, les ouvrages d'art futuristes de la NLFA devraient en revanche attirer les touristes. Il reste à voir les effets que cela aura sur le village.

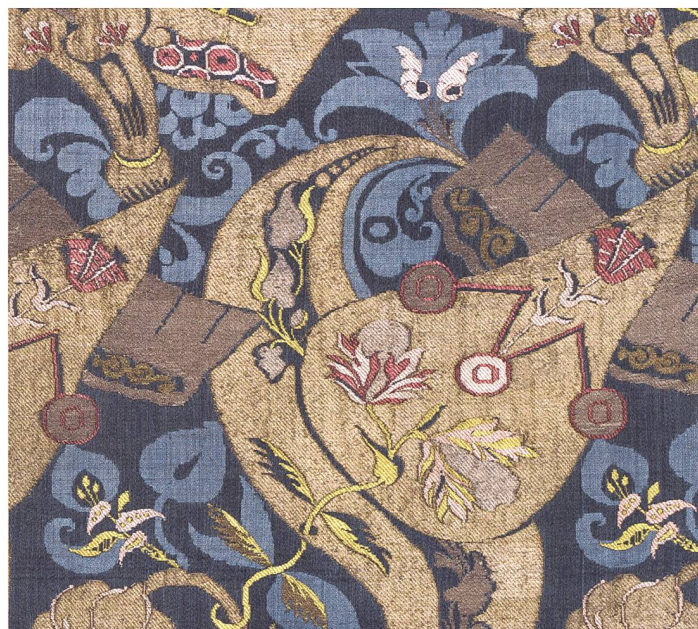
Das große Handbuch zum Denkmalrecht.



Martin/Krautzberger
Handbuch Denkmalschutz
und Denkmalpflege
4. Auflage. 2017.
LXIV, 870 Seiten.
In Leinen € 95,-
ISBN 978-3-406-69856-9

Mehr Informationen:
www.beck-shop.de/bkgwz

Erhältlich im Buchhandel oder bei: beck-shop.de
Verlag C.H.BECK oHG · 80791 München
kundenservice@beck.de | Preise inkl. MwSt. | 166363



DER HANG ZUR EXOTIK

Europäische Seiden des 18. Jahrhunderts

29. April bis 11. November 2018

täglich 14.00–17.30 Uhr

Führungen: www.abegg-stiftung.ch

ABEGG-STIFTUNG

3132 Riggisberg Telefon 031 808 12 01

FIRST

Aktuelle Einblicke in Architektur,
Design, Innovation und einen
modernen Lebensstil mit Holz.

BESTELLEN SIE JETZT IHR ABO!



Via QR-Code oder auf
holzbau-schweiz.ch/de/
first/abonnement/

Jahresabonnement «FIRST» CHF 60.- | für Lernende/Studierende CHF 30.-