

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 33 (2006)
Heft: 5

Artikel: Ein königliches Gebirge : Gotthard - der sagenhafte Berg
Autor: Ribi, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911321>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

Gotthard – der sagenhafte Berg

Nicht das Matterhorn, nicht die Jungfrau oder der Pilatus – der Gotthard ist für die Eidgenossen der Berg der Berge. Hier soll die Schweiz entstanden sein, hier hat sie ihre Jahrhundertwerke gebaut. Von Rolf Ribi

Jeder Schüler hört die Sage vom Bau der Teufelsbrücke, wo die Urner den Teufel überlistet haben. Viele kennen das Bild «Gotthardpost» von Rudolf Koller, das im Zürcher Kunsthaus hängt. Ältere Männer und Frauen erinnern sich an das militärische Reduit am Gotthard im Zweiten Weltkrieg. Manche Eidgenossen sehen die Geburtsstunde des Landes im Freiheitswillen der Hirten am Gotthard. Und alle Schweizer sind stolz auf die Jahrhundertwerke der Passstrasse, der Eisenbahn mit ihren Kehrtunnels, der Autobahn mit dem Strassentunnel und schon bald des längsten Bahntunnels der Welt.

«Königliches Gebirge»

Zunächst ist der Gotthard ein massives Gebirge zwischen dem Reusstal und der Leventina, genauer zwischen Urserental und Bedrettal. Sein höchster Gipfel Pizzo Rotondo erreicht 3192 Meter. Der Name Gotthard stammt vom Pass zwischen Hospental und Airolo, und dieser trägt den Namen eines Bischofs, dem die Kapelle auf dem Hos-

piz im 13. Jahrhundert geweiht wurde. Das Altarbild zeigt den Heiligen Gotthard.

«Der Gotthard ist zwar nicht das höchste Gebirge der Schweiz, und in Savoyen übertrifft ihn der Montblanc an Höhe um vieles; doch behauptet er den Rang eines königlichen Gebirges über alle andern, weil die grössten Gebirgsketten bei ihm zusammenlaufen», schrieb Johann Wolfgang von Goethe 1779 in seinen «Briefen aus der Schweiz». In der Tat treffen die Berner und Waliser Alpen von Westen, die Glarner und Bündner Alpen von Osten am Gotthard zusammen. Im Norden und Süden schneiden die Reuss und der Tessin tiefe Täler ins Gebirge.

Der Gotthard ist eine europäische Wasserscheide. Von seinen Höhen nehmen vier grosse Flüsse ihren Lauf

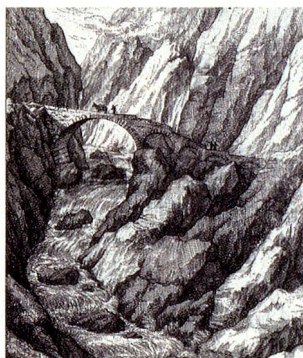
– der Rhein bis zur Nordsee, die Rhone zum Mittelmeer, die Reuss in die Aare und später in den Rhein, der Tessin in den Po und dann ins Adriatische Meer. Zuerst auf dem Pass fliessen zwei muntere Bächlein aus kleinen Bergseen, nur wenige Schritte voneinander

entfernt – die Reuss und der Tessin. Das Gotthardmassiv ist auch eine Wetterscheide. Wenn es im Norden regnet, beschert dem Süden meist ein Nordwind ein Bilderbuchwetter. Wenn im Norden der Föhn weht, giesst es im Tessin oft tagelang.

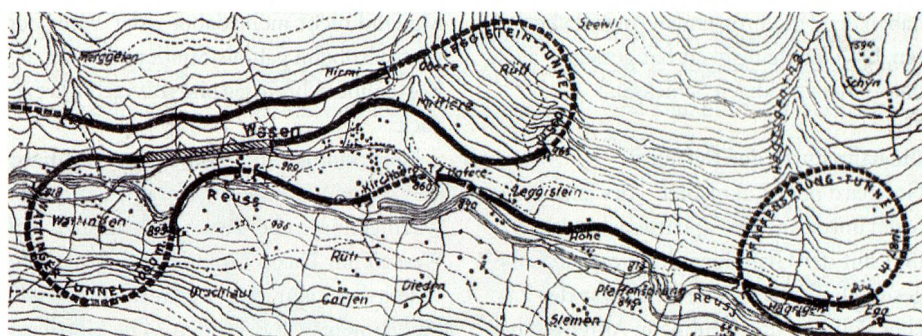
Die Strasse über den Pass

sentunnels am Gotthard auf. 1980 war der damals längste Strassentunnel der Welt nach elfjähriger Bauzeit verwirklicht – 16,9 Kilometer lang in einer einzigen Tunnelröhre mit einem Sicherheitsstollen. «Der Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr. Unsere Verkehrspolitik sieht heute und morgen den Güterverkehr auf der Schiene», sagte Bundesrat Hans Hürlimann bei der Einweihung. Heute wissen wir: Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt, die Flut der Lastwagen (und Personenwagen) wird immer grösser und bringt den Menschen an der Gotthardroute mehr Fluch als Segen.

Am 24. Oktober 2001 um 9.44 Uhr wird der Gotthardstrassentunnel zum Inferno: Ein nordwärts fahrender Lastwagen voller Pneus stösst frontal mit einem südwärts fahrenden Sattelschlepper zusammen. Feuer bricht aus, ein Dieseltank explodiert, der Rauch raubt Sicht und Atemluft, die Tunneldecke stürzt herab. Elf Menschen sterben an Rauchvergiftung. Der Brand im Gotthardtunnel wurde zur nationalen Katastrophe, ja zum europäischen Ereignis. Es war das schlimmstmögliche Szenario. Kritiker verlangten den raschen Bau einer zweiten Tunnelröhre und endlich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn. Das Bundesamt für Strassen erklärte, der Tunnel mit seiner Infrastruktur sei sehr sicher. «Kein Mensch hätte im Tunnel sterben müssen, wenn sich die Betroffenen richtig verhalten hätten.» Fünf Jahre später lieferte



Die Schöllenen mit der Teufelsbrücke.



Ein Gesamtkunstwerk: die sieben Kehrtunnels der Gotthardbahn.

die Gotthardautobahn wieder Schlagzeilen: Riesige Felsbrocken lösten sich bei Gurtneilen aus dem Berg und stürzten 700 Meter in die Tiefe. Ein deutsches Ehepaar im Auto wurde tödlich getroffen, viele andere hatten Glück. Bis 125 Tonnen schwere und 50 Kubikmeter grosse Granitbrocken versperrten Autobahn und Kantonsstrasse. Gegen solche Giganten gebe es keinen Schutz, sagten die Urner Behörden. Der überhängende Felskopf wurde Tage später von Fachleuten meisterhaft gesprengt. Dutzende Fernsehkameras verfolgten das Spektakel auf der sicheren Talseite.

Vaterländischer Mythos

«Der Bau der Teufelsbrücke in der Schöllenen wurde als die entscheidende Tat gesehen, die am Anfang der Eidgenossenschaft stand», schreibt der Historiker und

Journalist Helmut Stalder in seinem Buch «Mythos Gotthard». Der Gotthard als Ke

haben den Feind von einem Angriff abgehalten, die Unabhängigkeit hat gesiegt – auch dank einem gnädigen Schicksal.

Die Bahn durch den Gotthard

Gotthard oder Lukmanier – der jahrelange Streit um den neuen Alpentunnel endete erst 1871 mit der Gründung der Gotthardbahngesellschaft. Treibende Kraft war der Zürcher Politiker und Kaufmann Alfred Escher. Der Genfer Louis Favre erhielt den Zuschlag für den Bau des 14,9 Kilometer langen Tunnels, den er für 47,8 Millionen Franken in genau acht Jahren verwirklichen wollte.

Im September 1872 beginnen die Mineure ihre unglaublich harte Arbeit. Sie stehen knietief im Wasser, die Luft ist heiss und rauchig, der Aufenthalt im Tunnel höchst gefährlich. Am 28. Februar 1880 treffen die Bohrstrangen aus den beiden Stollen fast exakt aufeinander – seitlich weichen sie nur 33 Zentimeter ab, in der Höhe fehlen nur wenige Zentimeter. Der damals längste Bahntunnel der Welt und die erste wintersichere Verbindung durch die Schweizer Alpen sind vollendet. Am 1. Juni 1882 nimmt die Gotthardbahn den Betrieb auf.

Mindestens 200 Mineure, fast alle Italiener, haben ihr Leben verloren. Auf dem Friedhof von Göschenen ist ihnen ein kleiner Gedenkstein gewidmet, beim Bahnhof von Airolo steht das von Vincenzo Vela geschaffene Denkmal «Le vittime del lavoro» für die verunglückten Arbeiter. Louis Favre erlebte seinen Triumph nicht mehr – ein halbes Jahr vor der Vollendung seines Werks brach er im Tunnel zusammen. Auch Alfred Escher war bei den Feiern in Luzern und

Mailand nicht mehr dabei – der Vater der Gotthardbahn galt als Sündenbock für die Kostenüberschreitung und trat verbittert zurück.

Nicht nur der Tunnel, die ganze Gotthardbahn ist ein grandioses Gesamtkunstwerk. Dazu gehören die sieben Kehrtunnels bei Wassen, im Dazio Grande und in der Biaschina-Schlucht, die elegant hunderte von Höhenmetern überwinden. «Die Gotthardbahn, das war der helvetische Suezkanal, das war die technische Bezwingung der Alpen, das war der Sieg über die Vertikale» (Helmut Stalder).

Noch ein Jahrhundertwerk

Und wieder entsteht am Gotthard ein Bauwerk des Jahrhunderts: Der 57 Kilometer lange Basistunnel von Erstfeld nach Bodio ist ein Tunnel der Superlative, der längste Eisenbahntunnel der Welt. Zwischen der Zentralschweiz und der Südschweiz entsteht die erste alpenquerende Flachbahn, eine gerade Verbindung in der Ebene, die kühnste Vision zur Bezwingung der Alpen. Seit dem Herbst 1993 arbeiten sich mächtige Tunnelbohrmaschinen mit einem Bohrkopf von zehn Meter Durchmesser in den hunderte Millionen Jahre alten Fels. Noch nie wurde ein Tunnel so tief in den Berg gebohrt. Gemäss Computermodell werden die Tunnelvortriebe am Ende mit weniger als zwanzig Zentimeter Abweichung aufeinander treffen.