

# Neben der Schiene

Der Personen- und Warenverkehr am Gotthard prägte das Urnerland schon vor der Inbetriebnahme der Gotthardbahn 1882. Er tut es bis heute. Eine Spurensuche bei Land und Leuten.

Text: Robert Bösiger | Bild: Nick Mijnsen

**L**ucia Lauener-Zwyer wirkt bei unserem Besuch etwas geschafft, aber keinesfalls entmutigt. Nur zwei Tage sind es her seit der Abstimmung über die zweite Strassentunnelröhre am Gotthard. Natürlich, enttäuscht sei sie schon, sagt die 53-jährige. Aber bei diesem Kampf von David gegen Goliath habe man auch ein Ja in Betracht ziehen müssen.

«Man», das heisst in diesem Fall: die Alpen-Initiative, deren Geschäftsführerin Lucia Lauener-Zwyer seit letztem Jahr ist. Ihre Organisation ist im ehemaligen Wohnhaus von Landammann Martin Gamma (1856-1937) an

der Herrengasse in Altdorf domiziliert. Gamma zählt zu den wichtigsten Urner Politikern; er war freisinniger Gemeinderat von Altdorf, Landrat, Regierungsrat und Nationalrat. Das denkmalgeschützte, herrschaftliche Haus, in dem bis Ende 2001 die Gamma Druck+Verlag und die Redaktion der «Gotthard-Post» untergebracht waren, ist nun seit 2002 im Eigentum der gemeinnützigen Dätwyler-Stiftung.

Natürlich kennt Lauener den Anspruch des ehemaligen Bundesrats und Verkehrsministers Moritz Leuenberger, der den Verein Alpen-Initiative seiner-

zeit als «ständigen Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik» bezeichnet hatte: «Unermüdlich hält er uns alle auf Trab, auf dass niemand den Verlagerungsauftrag vergesse und damit das Grün des Lorbeers von 1994 auch ja nie welke.» Diese Stachelfunktion sei heute noch so wichtig wie damals, ist Lucia Lauener überzeugt. Gerade weil es um das in der Verfassung verankerte Verlagerungsziel gehe.

Die Geschäftsführerin der Alpen-Initiative traut den im Vorfeld der Abstimmung vom 28. Februar gemachten Versprechungen nicht über den Weg. Sie

befürchtet, der Alpenschutz werde buchstäblich unter die Räder kommen. Wie recht sie hat, zeigt sich, als genau einen Tag nach unserem Besuch der Nationalrat ein FDP-Postulat überweist, das eine Überprüfung des Verlagerungsziels fordert. Dieses sieht nämlich vor, dass ab 2018 jährlich nur noch maximal 650 000 Lastwagen die Alpen überqueren dürfen.

Dass die Abstimmung über die zweite Gotthardröhre vorüber ist, darüber ist Lucia Lauener froh. Denn jetzt, so sagt sie, «können wir uns wieder auf die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene konzentrieren». Die letzten bei-

den Jahre habe der Kampf um die zweite Röhre viel Kraft und Kapazitäten erfordert. Besonders im Hinblick auf die Eröffnung der Neat im Juni müsse die Alpen-Initiative wieder aktiv werden. Denn, so Lauener: «Die Güter gehen nicht einfach so auf die Schiene.»

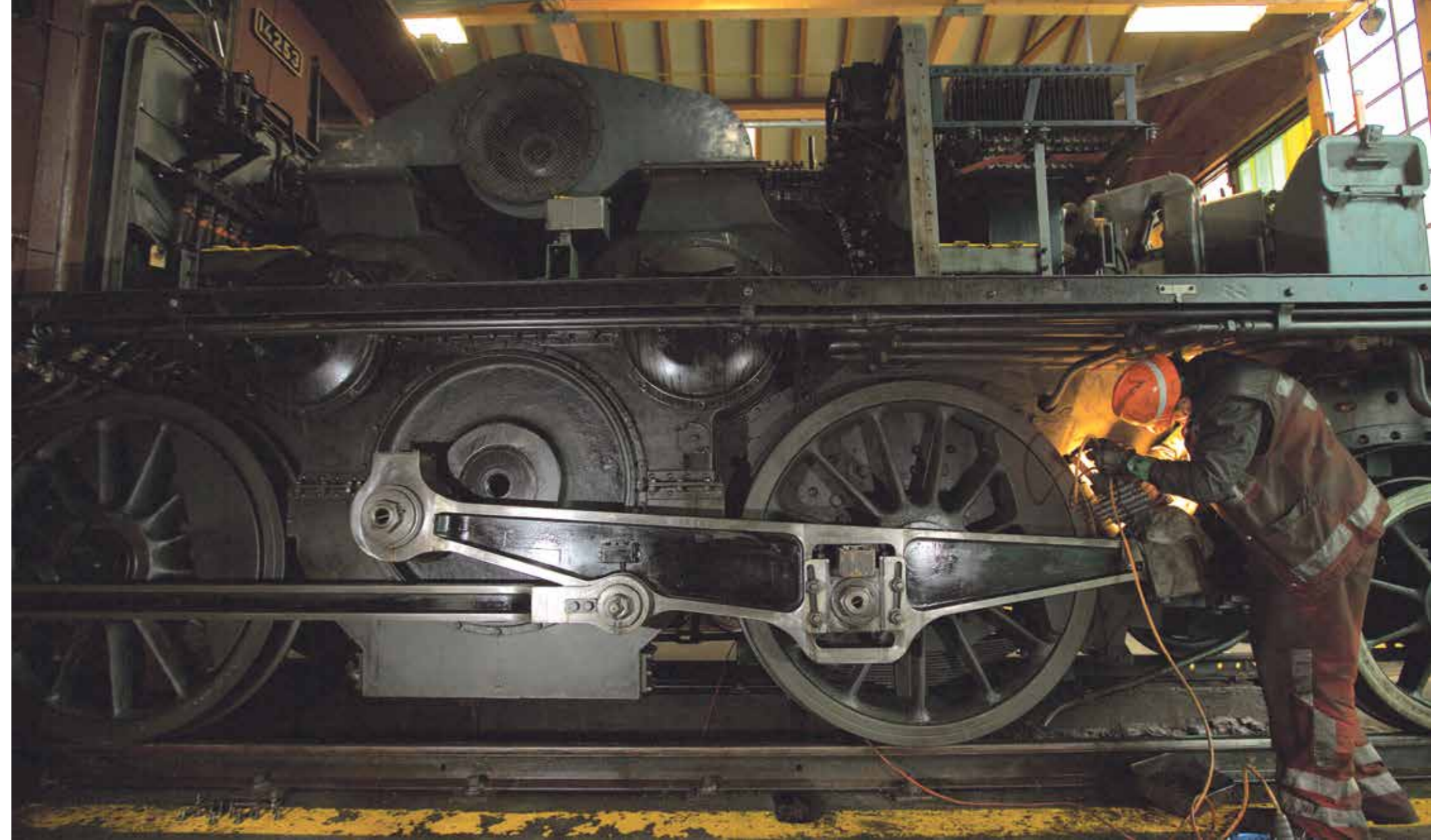
## «Berg der Mitte»

Der Gotthard. Für Lucia Lauener-Zwyer ist er verbunden mit Heimat. Einerseits, weil sie als Tochter eines Eisenbahnläfers hier geboren wurde. Andererseits: «Wenn ich im Ausland jemandem erklären muss,

woher ich komme, nenne ich den Gotthard. Dann wissen alle, wo das ist.»

Ja, der Gotthard. Das bedeutet Barrikade und Brücke zugleich. Das gewaltige Massiv aus Granit ist seit vielen Jahrhunderten geschichtsbildend und schicksalbestimmend für Europa und die Schweiz. Als «Berg der Mitte» bezeichneten ihn Karl Löönd und Karl Iten in ihrem schönen Buch «Unser Gotthard».

«Berg der Mitte»? Das sei schon etwas übertrieben, sogar vermessen, findet der Urner Historiker Hans Stadler. Denn die abendländische Geschichte sei stets getragen gewesen von grossen



Schwere Technik, kleiner Mensch: Maschinenmeister Pascal Mangold wartet eine Ce 6/8 II 14253 (im Volksmund «Krokodil» genannt) im Depot von SBB Historic in Erstfeld.



Kämpferin für den Alpenschutz: Lucia Lauener-Zwyer von der Alpen-Initiative.

Staatsgebilden wie Deutschland, Frankreich und England. Allerdings, relativiert der Träger des Goldenen Urstiers: Bezogen auf die Geschichte und das Wesen von Uri, aber auch auf die Eidgenossenschaft, habe der Gotthard eine sehr grosse Bedeutung. Stadler: «Der Gotthard war immer eine sehr bedeutsame und zentrale Transitroute im Alpenraum» (siehe Interview Seite 30).

Der Gotthard, sagt Hans Stadler, sei eigentlich gar kein Berg, sondern ein Pass. Einer aber, der in wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht von eminenter Bedeutung war und ist. Tausende von Arbeitsstellen hängen direkt und indirekt mit dem Gotthard und dessen Transitfunktion zusammen. Wie viele es sind, sei nie erhoben worden, erklärt Heinrich Furrer von der Fachstelle für

Statistik Uri. Für Hans Stadler bedroht jedoch der ungebremst wachsende Verkehr die Attraktivität des Siedlungs- und Lebensraumes Uri.

#### «Da oben», nicht «da hinten»

Von Attinghausen aus, wo Stadler nur einen Steinwurf weg von der Burgruine Schweinsburg wohnt, verengt sich das Tal Richtung Gotthard mit jedem Kilometer. 330 Hektaren landwirtschaftlichen Boden haben allein die Nationalstrassen dem Kanton Uri entrissen – das ist viel Land in einem Talschlitz, durch den sich Reuss, Eisenbahn, Autobahn, Strassen und Hochspannungsleitungen drängen und irgendwie arrangieren müssen. Auch die Baustellen, Rüstplätze und Lager des Neat-Baus haben Land verschlungen.

Rund 15 Kilometer von Attinghausen entfernt liegt auf rund 930 m. ü. M. die 600-Seelen-Gemeinde Gurtellen. Die Wucht der zum Greifen nahen Berge erdrückt einen schier. «Da oben» sei man hier – nicht «da hinten». Macht Greta Sicher, die mit 79 Jahren Jüngste der «Sicher-Mäitlene» (wie sie im Tal genannt werden), gleich klar, als wir ihr «Hotel Gotthard» betreten.

Zusammen mit dem «Sternen» ist das «Gotthard» in Gurtellen noch das zweitletzte von früher rund 15 Lokalen. Doch seit kaum noch Züge halten hier und die Autokolonnen möglichst rasch von Nord nach Süd wollen oder umgekehrt, ist das Leben ruhig geworden «hier oben». Greta Sicher: «Als der Tunnel 1980 dem Verkehr übergeben wurde, war das Tal plötzlich wie abgeschnitten.»

Eva (90), Leonie (88) und Greta aber halten die Stellung. Zusammen mit zwei Saisoniers und der zugelaufenen

Anzeige

## SIE HABEN IDEEN. WIR SETZEN SIE UM.

bachmann medien ag | Beratung. Produktion. Kommunikation. | bachmannmedien.ch



Eva (90), Greta (79) und Leonie Sicher (88) führen das «Hotel Gotthard» in Gurtellen seit Jahrzehnten.

# «Die Gotthardstrasse ist unsere Lebensader»

Worin besteht die spezielle Anziehungskraft des Gotthards? Und welche Bedeutung hat der Pass für die Bevölkerung in der Urschweiz? Wir fragen den Urner Historiker Hans Stadler.

Interview: Robert Bösiger

**Herr Stadler, das Schweizer Stimmvolk hat die zweite Strassentunnelröhre am Gotthard angenommen. Wie beurteilen Sie das Ergebnis?**

**Hans Stadler:** Für mich war das ein dunkler Tag. Die Fragestellung war falsch. Denn wir haben in der Verfassung den Alpenschutz festgeschrieben.

**Auch der Kanton Uri hat mit 53 Prozent zugestimmt.**

Ich glaube, dass die veränderte Fragestellung – einen Sanierungstunnel bauen,

ohne die Kapazität auszuweiten – das Volk leichter akzeptiert hat. Das wäre mit einer Frage, ob man den Alpenschutz weiterführen wolle oder nicht, nicht so einfach gewesen. Es war eine sehr verfängliche Sache, über die es abzustimmen galt. Hinzu kam, dass sich auch im Kanton Uri die politischen Kräfte nach rechts verschoben haben.

**Was bedeutet der Gotthard für Sie?**

Er hat für die Geschichte und das Wesen von Uri, aber auch für die Eidgenossen-

schaft eine sehr grosse Bedeutung. Der Gotthard war stets eine sehr wichtige und zentrale Transitroute im Alpenraum.

**Also mehr als nur ein Berg?**

Auf jeden Fall. Wobei der Gotthard eigentlich gar kein Berg ist, sondern ein Pass. Dadurch fand ein kultureller Austausch statt. Und ich bin überzeugt, dass der Gotthard Auswirkungen hatte auf die Geschichte der Urschweiz, indem die Strasse über den Gotthard eine Lebensader darstellte. Man brauchte einen rechtssicheren, befriedeten Raum. So trug er dazu bei, den Landfrieden zu wahren.

**Kennen Sie andere Orte, wo eine geografische Eigenheit einen so grossen Einfluss hatte wie hier in der Zentralschweiz der Gotthard?**

Ich glaube nicht, dass es ähnliche Situationen in dieser Nachhaltigkeit gibt. Es gibt zwar andere Landfriedensbündnisse, die Bestand hatten – auch in den Westalpen. Aber niemals von dieser Dauerhaftigkeit wie hier am Gotthard. Entscheidend war auch, dass das Machtzentrum der habsburgischen Dynastie sich nach Österreich verlagert hat. Die vorderen Lande, zu denen wir hier gehörten, standen immer weniger im Zentrum der habsburgischen Politik. Das entlastete die alten Eidgenossen und führte dazu, dass sie sich festigen konnten.

**Der Gotthard sei das «Herz Europas», schrieben die beiden Autoren**

**Karl Lüönd und Karl Iten im Buch «Unser Gotthard».**

Das mag schon etwas übertrieben sein. Die abendländische Geschichte war getragen von grossen Staatsgebilden wie das Deutsche Reich, Frankreich, England und so weiter. Angesichts dessen mutet es schon ein wenig vermessen an, vom «Herz Europas» zu schreiben.

**Hat der Gotthard durch die technischen Bauten und Infrastrukturen eher an Wucht verloren?**

Er hat vielleicht etwas von seiner natürlichen Wucht verloren. Während man früher Angst vor ihm hatte, ist er in der jüngeren Zeit bezwingbar geworden.

**Und trotzdem scheint er seine Anziehungskraft nicht verloren zu haben.**

Der Gotthard als Verkehrskorridor hat gewonnen. Aber der Gotthard als Naturerlebnis wird wohl vom kleinsten Teil jener Millionen, die den Gotthard Jahr für Jahr passieren, wirklich wahrgenommen. Zudem queren die meisten den Gotthard durch die Röhre.

**Und hier, am Fusse des Gotthards, wie denkt die Bevölkerung darüber?**

Der Gotthard ist für die ganze Bevölkerung von zentraler Bedeutung. Weshalb? Weil der Verkehr janusköpfig ist. Einerseits bietet er sehr viele Arbeitsplätze – vom Bauwesen über das Polizeikorps bis zu den Raststätten. Die andere Seite ist die Bedrohung: Wenn der Verkehr so ungebremst wächst, leidet die Attraktivität dieses Siedlungs- und Lebensraums. Und das ökologische Gleichgewicht droht zu kippen.

**Nimmt man das im Kanton Uri als gegeben hin?**

Nein. Das haben wir lange und intensiv diskutiert. Lange hat man im Sinne des Alpenschutzartikels politisiert. Die Volksmehrheit konnte man hinter sich wissen. Jetzt hat das Ganze etwas geändert. Allerdings gibt es immer noch eine sehr grosse Minderheit, die die «alte» Sichtweise verfolgt.



Kennt jedes Detail der Bahngeschichte am Gotthard: Carl Waldis.

Katze Lilly («ein Sans-Papiers») halten sie das «Gotthard» am Laufen. Einst von ihren Eltern anno 1931 gekauft, wird es von ihnen seit nunmehr über 80 Jahren geführt. In jüngeren Jahren haben sie Erfahrungen in Aarau, Klosterters und anderen Orten gesammelt.

Bei schmackhafter Gemüsesuppe und frischen Spargeln berichtet Greta von Höhen und Tiefen ihres «Gotthard». Und davon, dass noch heute im-

mit 14 Punkten. Im aktuellen Restaurantführer «Guide Bleu» wird das «Gotthard» mit 3,5 Punkten klassiert.

Die Sickers sind froh um den Röhrenentscheid. «Haben Sie Nein gestimmt?» fragt Leonie in unsere Richtung – und fügt an: «Dann können Sie gleich wieder gehen.» Dennoch glauben die drei Frauen nicht, dass sie zukünftig wieder mehr Gäste haben werden. Wie auch immer. Solange sie noch mögen, werden sie weitermachen. Und dann? Leonie Sicher: «Das weiss der Herrgott...» Und Greta ergänzt: «Vielleicht schliessen wir eines Tages, und dann ist das Hotel unser Altersheim.» Den Russen jedenfalls wollen sie ihr «Gotthard» nicht verkaufen.

«Die Güter gehen nicht einfach so auf die Schiene.»

mer wieder Stammgäste hier absteigen, darunter viele Holländer. Auch Lokalprominenz wie Franz Steinegger und Bernhard Russi sollen sich gerne hier blicken und bekochen lassen. Apropos Kochen: Greta Sicher, die vor allem in der Küche steht, hat das Handwerk von ihrer Mutter gelernt. Der «Gault Millau» lobte 1996 die Bachforellen und den Gitzibraten – und belohnte diese Arbeit

**Handel über den Gotthard**

Seit Jahrhunderten haben die Menschen am Gotthard sich mit den Gewalten der Natur gemessen. Zunächst ohne Glück: Die Römer kapitulierten noch vor dem Gotthard und vor allem vor der wilden Schöllenschlucht. Ihre Heere führten sie über den Splügen. Vermutlich in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts waren



**Dr. Hans Stadler**, geboren 1945 und aufgewachsen in Altdorf, hat Geschichte und Philosophie an den Universitäten Fribourg, Basel und Bern studiert. Nach Tätigkeiten als Mittelschullehrer und Staatsarchivar von Uri gründete er 1987 das «Büro für Geschichte und Archiv». Er zeichnet verantwortlich für zahlreiche Forschungen und Publikationen, Archiverschliessungen und organisiert Kunst- und Kulturreisen. Seine neueste Publikation: die dreibändige «Geschichte des Landes Uri». Stadler wohnt in Attinghausen, ist verheiratet und Vater einer Tochter und dreier Söhne. Er war stets auch stark im Dienste der Öffentlichkeit (Fachvereine, Militär, Politik) engagiert.

es die vom Goms im Urserntal eingewanderten Walser, welche die Schöllenen-schlucht erstmals mit dem Bau eines waghalsigen Saumweges mit mehreren Brücken begehbar machten.

Fortan querten die Gotthardsäumer den Pass. Sie führten Leinen, Wolle, Tücher, Fisch aus Deutschland und Schweizer Käse nach Süden – und brachten Köstlichkeiten des Südens und des Orients zurück: Seide, Leder, Gewürze, Südfrüchte, Gläser, Teppiche, Waffen und Wein. Auch von Söldnern wurde der Gotthard begangen. Und den Läufern und Boten, die zu Fuss und zu Ross Botschaften in den Süden beförderten, folgte ab 1829 die Gotthardpost. Dann kamen die erste Gotthardstrasse und die Umstellung vom Säumer- auf den Fahrverkehr.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann man von der Gotthardbahn zu träumen. Karl Lüönd schreibt dazu

im Buch «Unser Gotthard»: «Nicht eidgenössische Weitsicht, sondern der Druck Preussens und Italiens, verbunden mit der von Alfred Escher verkörperten schweizerischen Kapitalmacht der Gründerzeit, ermöglichte das technische Wunderwerk, den Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels. Im Kanton Uri hielt sich die Freude damals in Grenzen: Die Eisenbahn nahm ihnen den Verdienst weg; viele wanderten aus.»

#### Bundesratsessel im Depot

Kaum jemand weiss besser Bescheid um die Geschichte dieser Eisenbahn als der pensionierte Primarlehrer Carl Waldis. Mit ihm zusammen sitzen wir im Triebwagen BDe 4/4 1646, auf gepolsterten Sesseln, die früher im Bundesratswagen standen. Man könnte ihm stundenlang beim Erzählen zuhören. Carl Waldis (70) kennt die Gotthardbahngeschichte im

Detail. Obwohl er logischerweise weder beim Bau ab 1872 noch bei der Inbetriebnahme 1882 dabei gewesen war. Er habe sein Wissen in den Archiven zusammengesucht, sagt er. Da habe er auch die enorme Bedeutung der Gotthardbahn erkannt, und seine Leidenschaft war entflammt.

Waldis sammelt nicht nur Dokumente, Fotos und Filme. Er legt auch selber Hand an. Noch heute Morgen habe er ölverschmierte Hände gehabt, als er an der Revision der Lokomotive Ce 6/8 II 14253 arbeitete – besser bekannt unter der Bezeichnung «Krokodil». Apropos Technik: Früher habe man an beiden Seiten der Bergstrecke ein Depot haben müssen, um Dampflokomotiven bereitzuhalten. So entstand in Erstfeld ein wichtiger Standort, der das Leben dieser Ortschaft über Jahrzehnte prägte.

Zu Beginn der 1920er Jahre kam die Elektrifizierung, und sehr rasch war

Schluss mit dem Dampfbetrieb auf der Bergstrecke. Ende der 1950er Jahre kam die Eisenbahn kapazitätsmässig an ihre Grenzen. Man führte zusätzliche Spurwechsel ein und schaffte Universallokomotiven an (Ae 6/6), die Güter- und Personenzüge rascher transportieren konnten.

## Und wieder werden hier Arbeitsplätze abgebaut. Was nun?

In Erstfeld befindet sich das Depot von SBB Historic. Hier stet eine ganze Reihe von ausgedienten Lokomotiven, die meisten noch betriebstauglich. SBB Historic ist eine Stiftung, die das historische Erbe der SBB sammelt, erhält und konserviert. Mit der Neat, sagt Carl

Waldis, werde SBB-Cargo die verbliebene Werkstatt demnächst schliessen. Damit gehen wiederum ein halbes Dutzend Arbeitsplätze verloren. Im Verlauf der letzten zwanzig Jahre sind in Erstfeld viele Arbeitsplätze verschwunden – etwa, als die Rangierarbeiten wegfielen durch die europaweite Umstellung auf Wagenladungsverkehr und Ganzzüge und die Lokführer-Arbeitsplätze nach Arth-Goldau verschoben wurden.

Wichtig sei jedoch, dass das historische Erbe der Bergstrecke erhalten bleibe, sagt Waldis: «Für mich bleibt unerreicht, was die Bauleute der Gotthard-Bahnstrecke vor 130 Jahren geschafft haben.» Das war damals nicht ohne Opfer zu erreichen: Rund 200 Arbeiter starben nach offiziellen Angaben während der Bauarbeiten des Gotthardtunnels; sie wurden von Wagen oder Lokomotiven zerquetscht, von Felsen erschlagen oder durch Dynamit getötet.

Zahlreiche weitere Männer starben im Lauf der folgenden Jahre an den Spätfolgen von Krankheiten (Mineurskrankheit) und an Verletzungen, die sie sich während des Tunnelbaus zugezogen hatten.

Nach der für Juni dieses Jahres geplanten Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zwischen Erstfeld und Bodio ist die weitere Zukunft der Bergstrecke noch offen. Die SBB planen, ab 2017 auf der Bergstrecke nur noch S-Bahn-Fahrzeuge des Typs Flirt einzusetzen – in den Augen von Carl Waldis eine touristische Fehleinschätzung. Für SBB Historic und das Team Erstfeld bieten die auf der Bergstrecke frei werdenden Trassen die Möglichkeit, vermehrt Führerstands-fahrten und Extrazüge mit historischen Fahrzeugen anzubieten oder auch andere bahnhistorische Angebote zu lancieren.

alpeninitiative.ch  
gotthardhotel.ch  
sbbhistoric.ch

Anzeige

## BRILLIEREN BEIM GRILLIEREN



Perfekt für einen feinen Grill-plausch mit Freunden und Familie. Ob im Wald, auf dem Berg oder am See - eine Feuerstelle findet sich bestimmt. Papiersack an den Dochten anzünden - 10 Minuten warten - Fleisch übers Feuer. En Guete!

Das ist Ihnen zu einfach? Mit der Pyromide - der cleveren Anzündhilfe - bringen Sie das selbstgesuchte Holz bestimmt zum Brennen.

Die Produkte vom Luzerner Designlabel finden Sie im Fachhandel oder auf [www.fideadesign.com](http://www.fideadesign.com)

Anzeige



## DAS LEBEN DREHEN

WIE MEIN VATER VERSUCHTE, DAS GLÜCK FESTZUHALTEN



Ein Film von Eva Vitija

Ab 5. Mai im Kino **BOURBAKI**



Ab 14. April im Kino **BOURBAKI**