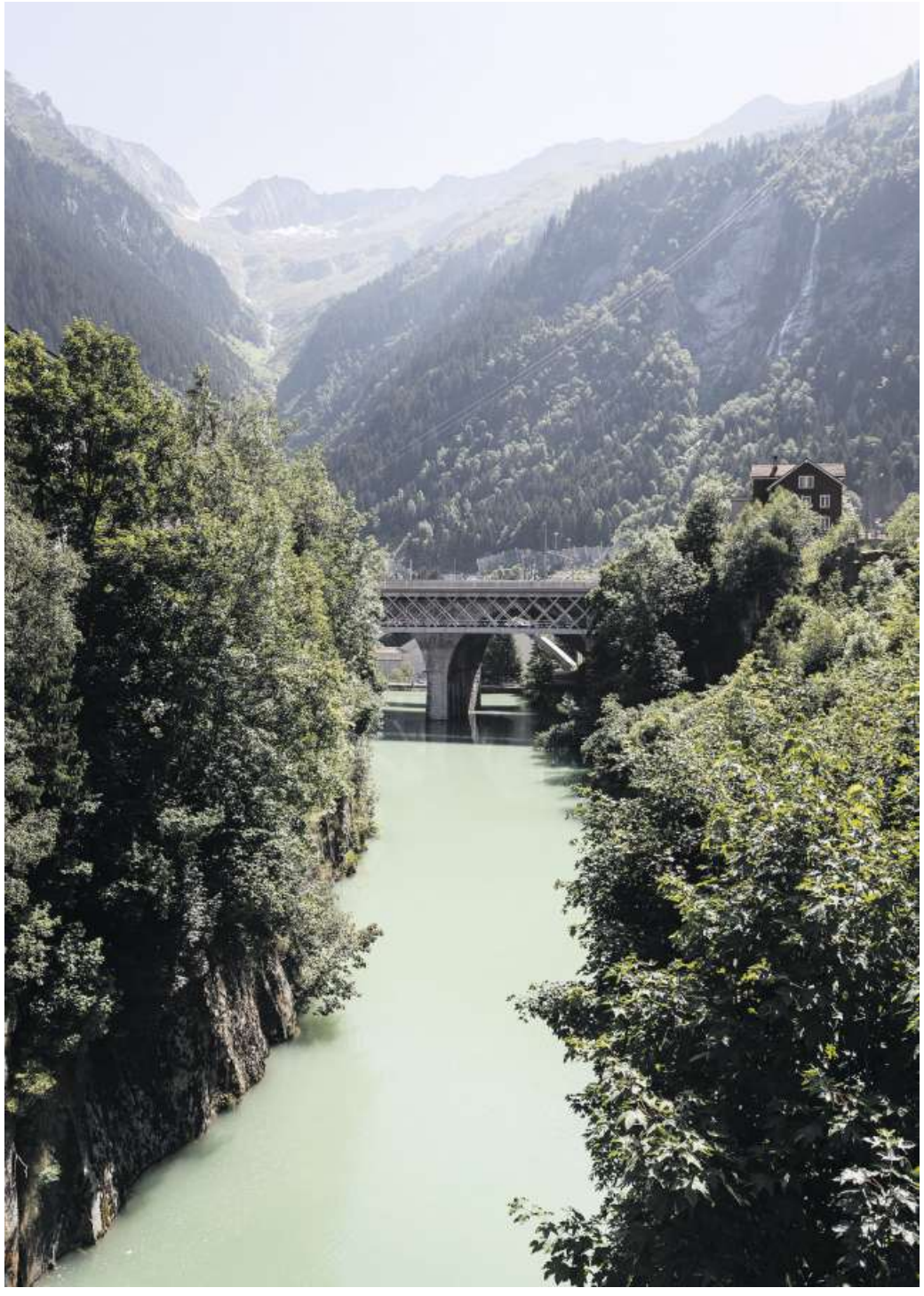


«Leider ist der Geist, der inzwischen in Andermatt herrscht, noch nicht bei uns angekommen.»

Kilian T. Elsasser

In Göschenen lässt sich die Entwicklung des Verkehrs auch anhand der Brücken über die Reuss nachvollziehen. Das Personalhaus für Angestellte eines Luxushotels in Andermatt ist dagegen ganz neu.

dorf besucht, ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass er nicht hierher zurückkehrt, sondern im Unterland bleibt», stellt Elsasser nüchtern fest.

Dazu kommt, dass in den letzten Jahrzehnten immer mehr Arbeitsplätze verschwunden sind. So beschäftigte der Bahnhof Göschenen zu seinen Glanzzeiten 50 Angestellte, die in den drei nach Klassen getrennten Speisesälen Bahnreisende aus aller Welt verköstigten. Heute sind es nur noch wenige Mitarbeiter. Weniger Personal braucht das Kraftwerk Göschenen, das Strom für die Züge liefert. Die SBB steuern das Werk seit einigen Jahren aus dem Berner Ort Zollikofen.

Auch die Armee hat ihre dominierende Stellung mitten im Reduit längst verloren. Immerhin konnte das markante Zeughaus Stücki aus dem Jahre 1943 erhalten und einer neuen Bestimmung zugeführt werden. Der Zuger Immobilienunternehmer und Sammler Christoph Hürlimann hat das Militärmagazin 2014 in ein Kunstdepot umgewandelt. Wo die Schweizer Armee während vieler Jahre kriegswichtiges Material lagerte, sind ausserdem Ateliers entstanden, in denen Hürlimann regelmässig Malerinnen, Schriftstellern und Musikern Gastrecht gewährt.

Göschenen ist also auch ein wenig Künstlerdorf geworden, ohne dass dies im Zentrum auffällt. Aus den Schlagzeilen ist der Ort ohnehin schon verschwunden. Dies war Ende des 19. Jahrhunderts ganz anders. Damals interessierten sich Menschen aus ganz Europa dafür, wie die Bauarbeiten am damals längsten Eisenbahntunnel vorankommen. Göschenen war ein Ort, an dem viele von einer grossen Zukunft träumten. «Von 1872 bis 1882 wandelte sich Göschenen vom Flecken zur ‹Goldgräberstadt›», sagt Elsasser.

Auf dem Höhepunkt der Bauarbeiten lebten mehr als 3000 Personen in Göschenen. Der grösste Teil von ihnen waren Italienerinnen und Italiener, die im Tunnel beschäftigt waren oder für die Infrastruktur im Dorf sorgten. Erstmals in der Geschichte der Schweiz waren in so grosser Anzahl ausländische Arbeiter eingewandert. Für ihr Schicksal interessierte sich die Gesellschaft kaum. Mit einer Ausnahme: Am 27. und 28. Juli 1875 streikten die Mineure. Sie beschwerten sich über die miserablen Unterkünfte, verlangten eine bessere Belüftung des Tunnels und mehr Lohn. Lokale Miliztruppen schlugen den Aufstand nieder und erschossen dabei vier unbewaffnete streikende Arbeiter. Reich wurden damals nur die Bauunternehmen.

Es ist Kilian T. Elsasser ein Anliegen, dass das Schicksal der Bauarbeiter und ihrer Angehörigen nicht vergessen geht angesichts der Faszination, welche der Bau des Eisenbahntunnels auf Besucher von Göschenen immer noch ausübt. Fester Bestandteil des Dorfrundgangs ist daher ein Abstecher auf den Friedhof, wo viele der 199 bekannten Unfallopfer begraben waren. Ausserdem steht hier ein Denkmal, das neben dem Erbauer Louis Favre auch den verunfallten Arbeitern gewidmet ist.

Der Bahnhof Göschenen beschäftigte zu seinen Glanzzeiten 50 Angestellte, die in den drei nach Klassen getrennten Speisesälen Bahnreisende aus aller Welt verköstigten.

«Die Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung des Gotthards kann nicht hoch genug eingeschätzt werden», erklärt der Historiker, der von 1993 bis 2004 Konservator Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern war. Im alten Dorfteil ist die Zeit des Säumertums noch gut spürbar. Der Rest der Gemeinde ist durch die Eisenbahnzeit geprägt, die später vom Zeitalter des Automobils überlagert wurde.

Allerdings hat der Schienenverkehr in Göschenen noch einmal stark abgenommen, seitdem 2016 der Neat-Basistunnel eröffnet wurde. Eine Entwicklung, die Elsasser keineswegs bedauert. «Ich trauere den Zeiten, in denen während der Nacht alle zwei bis drei Minuten ein tonnenschwerer Güterzug durch das enge Tal donnerte, überhaupt nicht nach.»

In das legendäre Bahnhofbuffet, das schon in den 1980er Jahren geschlossen wurde, wird bald neues Leben einziehen. Für den Saal, wo der Bundesrat 1889 und 1902 Bankette für die italienischen Könige Umberto I. und Vittorio Emanuele II. durchführte, gibt es allerdings einen profaneren Verwendungszweck. Ein Teil des Bahnhofbuffets wird während einiger Jahre zum Informationszentrum zweite Gotthardröhre des Bundesamts für Strassen (Astra).

Elsasser bedauert, dass die Urner Regierung in den Verhandlungen im Zusammenhang mit diesem neuen Grossprojekt des Bundes nicht mehr für das Tunneldorf herausgeholt hat. Die Tessiner hätten dies viel geschickter gemacht. «Was in Airolo geschieht, ist genial. Dort wird die Autobahn 2 unter einem Deckel verschwinden, wovon das verkehrsgeplagte Dorf am Südende des Tunnels extrem profitieren wird. Etwas Ähnliches hier zu realisieren, hat man leider verpasst», betont er.

Alles Sawiris oder was?

Ohnehin hätten die Göschener in den letzten Jahren einige Chancen verpasst. Diese sieht der gebürtige Solothurner vor allem im Zusammenhang mit dem Tourismusresort, das der ägyptische Investor Samih Sawiris seit 2005 im rund 300 Meter höher gelegenen Andermatt realisiert. «Leider ist der Geist, der inzwischen in Andermatt herrscht, noch nicht bei uns angekommen. Oben im Urserntal investieren die Leute in eigene Projekte», bedauert Elsasser.

Statt aus bestehender Bausubstanz etwas Neues aufzubauen, heisse die Devise in den meisten Fällen immer noch «abzeerä» – sprich abreissen oder Häuser so lange verfallen lassen, bis sie abgerissen werden müssen. Daran habe auch ein Programm der Urner Regierung wenig geändert, die Hausbesitzer unterstützt, wenn sie ihre Liegenschaft werterhaltend sanieren wollen. «Davon haben eigentlich nur Leute Gebrauch gemacht, die schon vorher wussten, dass sie ihr Haus nicht abbrechen wollen», stellt Elsasser fest.

Es ist keineswegs so, dass der Aufschwung von Andermatt spurlos an Göschenen vorübergegangen wäre. So zeigt uns Elsasser zwei nigelnagelneue Personalhäuser für Angestellte der Luxushotels und anderer Tourismusanlagen, welche die Andermatt Swiss Alps AG an bester Lage hat errichten lassen. Zudem hat das in der Gegend inzwischen alles dominierende Unternehmen im Dorf bestehende Wohnungen aufgekauft. Hier leben viele Menschen, die zwar in Andermatt arbeiten, aber sich die steigenden Immobilienpreise im rasch wachsenden Ferienort nicht mehr leisten können. Für Göschenen sind das Investitionen im grossen Stil.

«Wir müssen jetzt Eigeninitiative entwickeln», fordert Elsasser. «Sonst droht Göschenen zum Parkplatz für diejenigen zu werden, die die letzte Strecke nach Andermatt mit dem Zug fahren und ihr Auto hierlassen.» Im vergangenen Winter habe sich eine solche Entwicklung abgezeichnet. Die grösste Chance für das Gotthardtunneldorf Göschenen sieht Elsasser im Tourismus. Ausserdem gebe es im Dorf initiative Handwerker, die ein Vorbild für andere Unternehmer sein könnten. Zudem könne Göschenen für Leute wie ihn zur Heimat werden, die peripher in dieser schönen Landschaft wohnen und die gute Verkehrsanbindung schätzen würden.

Erste, positive Ansätze sind bereits vorhanden. So wird der sanfte Tourismus auf der Göscheneralp gefördert. Ziel der Ferienregion Andermatt, zu der auch Göschenen gehört, ist es, insbesondere das Gewerbe der Region zu stärken und die Kultur- und Naturlandschaften der Region gesamtheitlich in ihrer biologischen Vielfalt zu erhalten. «Doch unser wahrer Trumpf ist der Gotthard», ist Elsasser überzeugt. An keinem anderen Ort der Gotthardroute lasse sich die unglaubliche Entwicklung des Verkehrs an diesem zentralen Alpenübergang besser nachvollziehen. Auf engstem Raum stehen hier verschiedene Brücken über die Göschener Reuss, die ganze Epochen widerspiegeln und uns von dem Verkehrsexperten nähergebracht werden.

Ein Brückenmuseum

Im alten Dorfkern vermittelt die Säumerbrücke einen Eindruck davon, wie mühsam es früher war, mit Sack und Pack über die beschwerliche Passroute zu ziehen. Ganz in der Nähe des Eingangs zum Gotthard-Eisenbahntunnel wölbt sich eine elegante Stahlfachwerkbrücke über den Fluss, die noch aus dem Zeitalter der Dampfeisenbahn stammt. Unmittelbar dahinter steht die Steinbogenbrücke aus dem Jahr 1918, mit der die SBB auf die Elektrifizierung der Linie reagierten. Und ganz zum Schluss dieses natürlichen Brückenmuseums folgt die 1960 erstellte Spannbetonbrücke, die die Zufahrt zum Autoverlad am Gotthard sicherstellte.

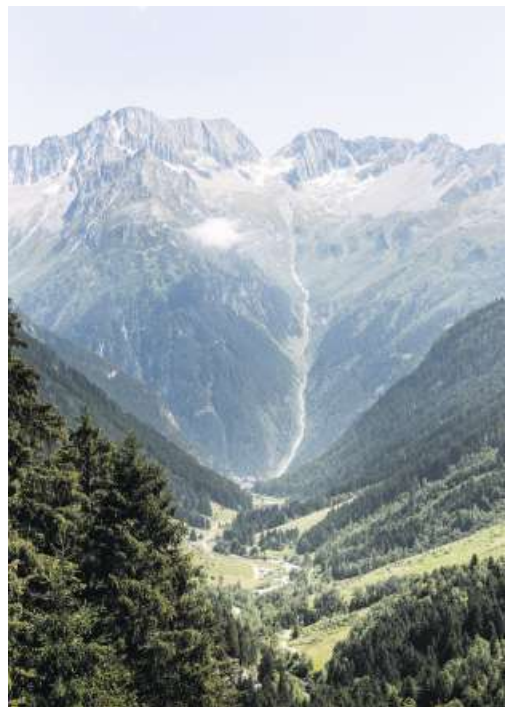
Sicher ist es keineswegs, dass Göschenen bald aus dem Dornröschenschlaf erwachen wird. Im wahrsten Sinn hochfahrende Pläne dafür gibt es. So haben sich Anfang Juli Vertreter des Kantons Uri, der Gemeinden Göschenen und Andermatt, verschiedener Verkehrsunternehmen und von Andermatt Swiss Alps mit den Bundesämtern für Verkehr und Strassen getroffen. Dabei wurde beschlossen, dass Göschenen mittelfristig zur alpinen Verkehrsdrehscheibe für Bahn, Seilbahn, Busse und Autos ausgebaut werden soll.

Die Gäste der Ferienregion Andermatt sollen künftig in Göschenen einfach, bequem, sicher und barrierefrei umsteigen können. Highlight soll eine neue Seilbahn werden, die die Touristen vom Bahnhof Göschenen auf den Gütsch ob Andermatt befördert. Elsasser ist skeptisch, ob dieser Teil der Pläne je realisiert werden wird. «Das Projekt soll ja erst ab 2030 umgesetzt werden. Bis dahin fliesst noch viel Wasser die Reuss hinunter. Angesichts des Booms, den Andermatt erlebt, müssten in erster Linie die Bahnanschlüsse Richtung Andermatt verbessert werden», sagt er und bleibt damit realistisch.

Neue Zürcher Zeitung

«Wenn ich hier vor die Tür trete, atme ich Ferienluft und kann gleich mit den Wanderschuhen losziehen.»

Kilian T. Elsasser



Nach der Eröffnung des Strassentunnels ist Göschenen in eine Art Dornröschenschlaf versunken. Die Enge der Berge macht Kilian T. Elsasser nichts aus, er fühlt sich wohl im Dorf.

«Der Gotthard ist unser Trumpf»

Ein Rundgang mit dem Historiker Kilian T. Elsasser gibt einen faszinierenden Einblick in die Geschichte des von Säumerei, Eisenbahn und Strassenverkehr geprägten Tunneldorfes Göschenen.
Von Erich Aschwanden (Text) und Annick Ramp (Bilder)

Einmal mehr wird in Göschenen ein Bauwerk von gesamteuropäischer Bedeutung erstellt, und im Dorf merkt man vorerst nichts davon. Oder zumindest fast nichts. Die Gemeinde im Urner Reusstal wirkt an diesem Morgen, an dem wir Kilian T. Elsasser zu einem Dorfrundgang treffen, wie ausgestorben. Nur ab und zu hallt der Lärm von Baumaschinen von der anderen Talseite herüber. Hier am Fuss der Schöllenenschlucht laufen seit Anfang 2021 die ersten Arbeiten für die zweite Gotthard-Strassenröhre.

Gegenwärtig erstellen die Bauarbeiter die Eingänge zu den Service- und Infrastruktur-Stollen. In drei Jahren wird der Gotthardgranit dann ein weiteres Mal durchlöchert. In Göschenen und auf der Südseite in Airolo werden die Tunnelbohrmaschinen auffahren. 2029 soll der rund 17 Kilometer lange Tunnel in Betrieb gehen. Er soll dafür sorgen, dass der 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel umfassend saniert werden kann. 2,8 Milliarden Franken hat das Schweizervolk 2016 dafür an der Urne bewilligt.

Zerfallende Bausubstanz

So richtig laut werde es trotz diesen umfassenden Bauarbeiten in Göschenen nicht werden, ist Elsasser überzeugt. Der grosse Umbruch sei mit der Inbetriebnahme des Strassentunnels gekommen. «Seither fährt der Strassenverkehr an uns vorbei. Im Dorf merkt man auch dann nichts, wenn sich die Autos Wochenende für Wochenende stauen, wie es in diesen Wochen wieder der Fall ist», sagt der in Göschenen wohnhafte Historiker.

Nach der Eröffnung des Strassentunnels ist das Tunneldorf in eine Art Dornröschenschlaf versunken. Das Hotel Gotthard hat schon deutlich bessere Zeiten gesehen, die meisten Geschäfte sind seit langem geschlossen. Die Bausubstanz, welche die Entwicklung der letzten 200 Jahre widerspiegelt, verfällt zusehends. Es macht nicht den Anschein, als würde Göschenen demnächst durch die Bauarbeiten für die zweite Gotthardröhre wachgeküsst.

Der grosse wirtschaftliche Aufschwung durch das Grossprojekt ist tatsächlich kaum zu erwarten. An verschiedenen Orten im Dorf wird eifrig gebaut. Unter anderem entstehen Wohnungen und eine Kantine für die Arbeiter der zweite Gotthardröhre. Elsasser hofft, dass Göschenen dadurch auch langfristig profitieren wird, und dies nicht nur in Form von Parkplätzen, die hier ebenfalls entstehen.

Nicht immer lag dieser leichte Hauch von Tristesse und Verlorenheit über Göschenen. In den 1960er und 1970er Jahren erlebte die Verkehrsdrehscheibe eine ihrer Blütezeiten, als grosse Teile des europäischen Nord-Süd-Verkehrs durch die engen Strassen im Urner Reusstal fuhren. Die sonnenhungrigen Reisenden brachten zwar Lärm und Gestank, aber auch gutes Geld. Das beste Beispiel für diese Boomzeit ist das «Weisse Rössli», wo wir Elsasser zu Beginn unseres Dorfrundgangs treffen.

Ursprünglich stand das Hotel neben dem einzigen Übergang über die Göschener Reuss. Dort, wo sich bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts Säumer, Pilger und Söldner verpflegten und ihren Zoll entrichteten, um anschliessend den beschwerlichen Weg über den Gotthardpass anzutreten. Als 1830 die erste durchgehende Strasse über den Gotthard eröffnet wurde, war sich die Besitzerin Annemarie Regli bewusst, dass damit ein neues Zeitalter anbrach.

Zusammen mit ihrem Sohn erstellte sie ein neues Hotel an der neuen Dorfstrasse. Es ist jene zentrale Stelle, wo in den nächsten 150 Jahren zuerst Postkutschen und Fuhrwerke, später Autos und Lastwagen für einen fast permanenten Verkehrsstrom und Gäste sorgen sollten. «Das ist ein tolles Beispiel für die Initiative, die viele Dorfbewohner damals entwickelten», betont Elsasser. Heute ist es das einzige Gasthaus in Göschenen, das über Mittag geöffnet ist. Nicht dass dies ein lohnendes Geschäft wäre. Autofahrer auf dem Weg über den Gotthard machen hier nur selten halt. Vielmehr sind es vor allem einheimische Handwerker, die am Tag unseres Besuchs froh sind, eine warme Mahlzeit und die Möglichkeit für einen Schwatz zu erhalten.

Das «Weisse Rössli» und seine bewegte Geschichte sind eine von vierzehn Stationen auf dem «Rundgang Gotthardtunneldorf», den Elsasser 2016 im Auftrag von Gemeinde und Verkehrsverein geschaffen hat. Der studierte Historiker kennt Göschenen seit langem. Vor zehn Jahren hat der Gotthard-Fan das alte Schulhaus gekauft und es zum Sitz seiner Firma Museumsfabrik gemacht. Rückblickend sagt Elsasser, er habe diesen Entscheid «antizyklisch» gefällt. Seine Frau suchte damals ein Haus für ihr Atelier. Für den Gotthard-Fan Elsasser war klar, dass dieses Haus irgendwo auf der Route zu diesem Pass stehen muss.

Talente ziehen weg

Bereut hat der 65-Jährige seinen Entscheid nie, obwohl Freunde und Bekannte über seinen Umzug teilweise den Kopf schüttelten. «Wenn ich hier vor die Tür trete, atme ich Ferienluft und kann gleich mit den Wanderschuhen losziehen.» Die Enge der Berge, die hier oben im Reusstal schon manchen zermürbt hat, macht ihm nichts aus. «Und wenn ich einmal genug habe, bin ich dank der guten Verkehrsanbindung mit der Bahn in anderthalb Stunden in Luzern.» Ende 2020 haben Elsasser und seine Frau ihre Schriften nach Göschenen verlegt.

«Wir sind in Göschenen sehr gut aufgenommen worden», sagt Elsasser. «Die Göschener sind offene Menschen, die aufgrund ihrer Lage an diesem Verkehrsweg schon immer gewohnt waren, neue Bewohner mit offenen Armen zu empfangen.» Das Vereinsleben im Dorf funktioniere, und auch auf die Nachbarschaftshilfe könne man jederzeit zählen. Während unseres Rundgangs wird Elsasser immer wieder gegrüsst und in einen kurzen Schwatz verwickelt.

Neue Einwohner kann der Ort gut gebrauchen. Zwischen den Jahren 1970 und 2005 hat sich die Einwohnerzahl halbiert und schwankt seit ein paar Jahren um 430. Die Abwanderung von Talenten ist denn auch eines der grossen Probleme im oberen Reusstal. «Wenn jemand aus Göschenen das Kollegi in Alt-