

*infor*motion

Das Magazin aus dem Verkehrshaus der Schweiz
Le magazine du Musée Suisse des Transports

Juni 11|3
juin

FOCUS

Die Verkehrslandschaft Gotthard prägt die Schweiz

Le Gothard: haut lieu des transports pour la Suisse

INTERVIEW

Erlebnisberg «iRigi»

«iRigi», montagne à vivre

PEOPLE IN MOTION

Eine glorreiche Sieben

Glorieuse Seven





Die Verkehrslandschaft

Gotthard prägt die Schweiz

Le Gothard: haut lieu des transports pour la Suisse



Autor Kilian T. Elsasser

Die Überwindung der Schöllenen um 1300 ermöglichte einen durchgehenden Verkehr der Schweiz nach Italien. Mit der um 1830 gebauten Kunststrasse konnten sogar Fuhrwerke und Postkutschen den Gotthard befahren. Im Windschatten der Bündner Pässe und des Brenners jedoch blieb der Gotthardpass bis ins 19. Jahrhundert von regionaler Bedeutung. Vielleicht Grundlage dafür, dass sich die grossen Mächte nicht für den Gotthard interessierten und die Eidgenossen den Freiraum nutzten, möglichst selbständig zu werden. Der Gotthard mit einer Scheitelhöhe von 2106m ist ein unwirtlicher Pass. Er konnte vor allem mit dem Brenner und dessen Passhöhe von 1376m nicht mithalten. Handelsleute und die deutschen Kaiser bevorzugten diesen und machten ihn bis ins 19. Jahrhundert zur bedeutendsten Alpen-transversale von Deutschland nach Italien.

Der politische Gipfelsturm 1850–1872

Zu Beginn der Planung einer Alpen-transversale durch die Schweiz war der Lukmanier Favorit. Als sich abzeichnen begann, dass der Gotthard vom 1861 entstandenen Königreich Italien bevorzugt werden würde, änderte der Zürcher Alfred Escher seinen Kurs. Wohlwissend, dass der Bau einer Alpen-transversale ohne eine finanzielle Unterstützung der Nachbarn nicht möglich war, gründete Alfred Escher 1863 mit 15 Kantonen die Gotthardvereinigung, die sich zum Ziel setzte, den Bau einer Eisenbahn durch den Gotthard zu fördern. 1866 teilte die italienische Regierung offiziell mit, dass sie sich für den Gotthard entschieden habe. Jetzt brauchte es nur noch die Zustimmung Deutschlands. Ein Abgeordneter des preussischen Parlaments setzte das Thema 1869 erfolgreich auf die Traktandenliste. Die 25 000 Franken Lobbygeld der Gotthardvereinigung hatten sich gelohnt. Die Schweiz konnte so, ohne die Federführung aus der Hand zu geben, ein Jahrhundertwerk realisieren, das das Tessin mit der übrigen Schweiz

Auteur Kilian T. Elsasser

L'ouverture des Schöllenen en 1300 permit un trafic continu de la Suisse vers l'Italie. Avec la route carrossable construite en 1830, même les charrettes et diligences purent franchir le Gothard. Éclipsé toutefois par les cols grisons et le Brenner, celui du Saint-Gothard n'eut qu'une signification régionale jusqu'au XIX^e siècle, peut-être parce que les grandes puissances ne s'y intéressaient pas, les Confédérés ayant exploité ce «vide» pour devenir aussi autonomes que possible. Col inhospitalier avec son apex à 2106 m, le Saint-Gothard était défavorisé par rapport au Brenner et ses 1376 m. Préférant ce dernier, les commerçants et les empereurs allemands en firent la plus importante transversale alpine d'Allemagne en Italie jusqu'à une date avancée du XIX^e siècle.

Conquête politique au sommet, 1850–1872

Au début de la planification d'une transversale alpine via la Suisse, le Lukmanier était favori. Mais dès qu'il apparut que le Gothard serait préféré par le royaume d'Italie (fondé en 1861), le Zurichois Alfred Escher changea de cap. Sachant bien que l'édification d'une transversale alpine serait impossible sans soutien financier des voisins, Alfred Escher fonda avec 15 cantons l'Union du Gothard en 1863, se fixant pour but de promouvoir la construction d'une voie ferrée à travers le massif. En 1866, le gouvernement italien annonça officiellement qu'il avait opté pour le Gothard. Il ne fallait plus alors que l'assentiment de l'Allemagne. Un député du parlement prussien mit avec succès ce thème à l'ordre du jour, en 1869. Les 25 000 francs investis en «lobbying» par l'Union du Gothard avaient porté leurs fruits. Ainsi la Suisse pouvait-elle, sans rien perdre en souveraineté, réaliser le «chantier du siècle» qui reliait le Tessin au reste du pays. L'empire allemand et le royaume d'Italie (qui cofinançaient l'ouvrage) obtenaient pour leur part une liaison directe à travers un pays neutre. La Suisse devint le «prestataire de transit» de



Der Zürcher Alfred Escher (1819–1882), Politiker und Wirtschaftskapitän, war die treibende Kraft, die das Projekt politisch und finanziell voranzutreiben vermochte.

Le Zurichois Alfred Escher (1819–1882), politicien et grand patron, fut la force motrice dans l'avancement politique et financier du projet.



Die Gotthardbahn-Gesellschaft machte vor allem Werbung im Ausland. Das Plakat von Hugo d'Alési von 1903/04 wurde in einer Auflage von 5000 Exemplaren gedruckt, wovon nur acht in der Schweiz aufgehängt wurden.

La compagnie du Gothard a surtout fait de la publicité à l'étranger. L'affiche de Hugo d'Alési (1903/04) a été imprimée à 5000 exemplaires, dont huit seulement ont été placardés en Suisse.

verband. Das Deutsche Kaiserreich und das Königreich Italien, die das Werk mitfinanzierten, erhielten eine direkte Verbindung durch ein neutrales Land. Die Schweiz wurde zum Transitdienstleister Europas. Die Bahnlinie prägte das Selbstverständnis der Schweiz. Bis zum Bau der Linie verstand sich die Schweiz als Alpenrepublik. Nach 1900 wurde die Schweiz in der politischen und historischen Literatur zum Gotthardstaat.

Technische Gipfelstürme 1872–1882

Mit einem Eisenbahntunnel von knapp 16 km von Airolo nach Göschenen wurde am Gotthard der «logische» Ort gewählt, die unwirtlichste und unwägbarste Strecke zu untertunneln. Die Scheitelhöhe des Tunnels von 1151 m war mehr als 200 m tiefer als diejenige der 1867 gebauten Brennerbahn. Dazu erhöhten grössere Kurvenradien und geringere Steigungen die Konkurrenzfähigkeit des Gotthards weiter. Die Alpen konnten von Mitteleuropa auf dem kürzesten Weg durch den Gotthard in die Lombardei schneller und mit weniger Energieverbrauch als über den Brenner überwunden werden. Die Gotthardlinie wurde in wenigen Jahren die wichtigste Alpentransversale. Sie war so rentabel, dass sie bis zur Eröffnung der Autobahn 1980 die restlichen SBB subventionierte. Bei der Gotthardautobahn wählte man mit derselben Scheitelhöhe und einem ähnlich langen Tunnel noch dasselbe Konzept wie bei der Eisenbahnlinie. Erst der Eisenbahnbasistunnel «überwindet» das Gebirge vollständig. Der Tunnel durchquert die Alpen in flacher Fahrt. Die einzige Referenz von innen heraus ist die s-förmige Linienführung des Tunnels, mit der geologisch heikle Stellen umfahren werden.

Gipfelsturm Marketing 1882–1909

Einen prägenden Einfluss auf das Selbstverständnis der Schweiz hatte das Marketing der Gotthardbahngesellschaft. Obwohl als Güterbahn konzipiert, wurden die reichen ausländischen Touristen stark beworben. Plakate, Führer, Prospekte und Präsentationen an Weltausstellungen machten im Ausland auf die Fahrt durch den Gotthard aufmerksam. Die Bahngesellschaft warb mit der sicheren Fahrt durch die wilden Alpen. Die Fahrt führe an den Originalschauplätzen der Gründung der Schweiz vorbei. Die ausgeklügelte Linienführung mit den spektakulären Kehrtunnels, der längste Tunnel der Welt und Italien als Ziel wurden gebührend hervorgehoben. Das Marketing der Bahngesellschaft

Der Gotthardbasistunnel ist als Flachbahn ausgestaltet. Sie unterquert die Alpen. Einzige Referenz ist die s-förmige Linienführung, mit der schwieriges geologisches Gelände umfahren wird.

Par sa faible déclivité, le tunnel de base du Gothard «aplanit» les Alpes. Unique analogie: son tracé en «S» contournant les terrains géologiquement difficiles.

l'Europe, cette ligne ferroviaire marquant son image d'elle-même. Alors qu'elle se percevait comme république alpine jusqu'à ce percement, la Suisse devint après 1900, dans la littérature politique et historique, l'«État du Gothard».

**Conquêtes techniques au sommet,
1872–1882**

Avec un tunnel ferroviaire de 16 kilomètres entre Airolo et Göschenen, on choisit au Gothard le lieu «logique» pour éviter ce col alpin particulièrement inhospitalier et impondérable. L'apex du tunnel, à 1151 mètres, était 200 mètres plus bas que celui de la ligne du Brenner, construite en 1867. Et les plus grands rayons de virage, comme les montées plus faibles, accroissaient encore la compétitivité du Gothard. Du centre de l'Allemagne jusqu'en Lombardie, les Alpes pouvaient être franchies sur un trajet plus court et pour une moindre dépense d'énergie que par le Brenner. En quelques années, la ligne du Gothard devint la transversale alpine n° 1. Elle était si rentable qu'elle allait subventionner le reste des CFF jusqu'à l'ouverture de l'autoroute en 1980. Et pour l'autoroute du Gothard, avec un même apex et un tunnel de longueur similaire, on retint encore le même concept que pour la voie de chemin de fer. Seul le tunnel ferroviaire de base franchit la totalité du massif, traversant les Alpes en parcours plat. L'unique analogie avec l'extérieur est le tracé «en S» du tunnel, permettant de contourner des sites géologiquement délicats.

**Conquête de marketing au sommet,
1882–1909**

Le marketing de la Gotthardbahngesellschaft eut une influence marquante sur la conscience propre de la Suisse. Malgré la conception comme voie pour marchandises, une intense publicité s'adressa aux touristes étrangers. Affiches, guides, prospectus et présentations attirèrent l'attention, à l'étranger, sur la traversée du Gothard. La compagnie ferroviaire vantait ce parcours sûr à travers les Alpes sauvages. Le trajet passerait le long des sites originaux de la fondation de la Suisse. Son tracé si bien pensé avec ses spectaculaires tunnels hélicoïdaux, le plus long tunnel du monde et l'Italie à l'arrivée, furent dûment mis en relief. Le marketing de la compagnie ferroviaire, consistant à prôner un voyage sur le chantier du siècle, fut si réussi que 50% des billets de première classe vendus en Suisse furent émis pour la

Photo: Keystone, Robert Bösch

Mit einer eleganten Brücke überwindet die Autobahn die Talstufe der Biaschina. Der Abschnitt im Tessin war die erste Autobahn der Schweiz, die von einem Architekten gestaltet wurde.

L'autoroute domine par un élégant viaduc la vallée suspendue de Biaschina. Cette section au Tessin a été la première autoroute suisse dessinée par un architecte.



Das Forte Airolo wurde 1890 gebaut und sollte den südlichen Zugang zum Gotthardtunnel schützen.

Construit en 1890, le fort d'Airolo devait protéger l'accès sud du tunnel du Gotthard.

sellschaft, eine Fahrt auf dem Jahrhundertbauwerk anzupreisen, war so erfolgreich, dass 50% der in der Schweiz verkauften Billete erster Klasse auf der Strecke Basel–Chiasso gelöst wurden. Der Marketingerfolg hatte keinen nachhaltigen Bestand. Kurz nach der Eröffnung der Bahnlinie begann die Armee den Gotthard zu sichern. Die Schweizer Armee, nahm das Gotthardmassiv mehr und mehr in Beschlag und behinderte eine touristische Weiterentwicklung stark. Der Gotthard wurde eine Festung, die die Alpen-transversale sicherte.

Ein denkmalpflegerischer und touristischer Gipfelsturm?

Mit dem Abzug der Schweizer Armee aus Andermatt nimmt Samih Sawiris die Idee des Gotthards als Tourismusdestination wieder auf. Wahrscheinlich ist es nicht Zufall, dass ein Ausländer in der Schweiz ein unausgeschöpftes Potenzial entdeckte und zu investieren wagt. Die touristische Bedeutung der Gotthardbahn, der Kunststrasse wie der Tremola und des zwischen Hospental und Airolo gut erhaltenen Saumpfads ist von den heutigen Marketingspezialisten noch kaum entdeckt worden. Eine Machbarkeitsstudie der Kantone Uri und Tessin sowie der SBB zeigte 2009 auf, dass die Verkehrslandschaft Gotthard von Erstfeld bis Biasca die Qualitätskriterien eines UNESCO-Welterbes erfüllen könnte. Eine mit Brücken, Tunnels, Wegen, Strassen, zahllosen Bahnbauten, Hotels, Wegkapellen, Wohnhäusern und Befestigungsanlagen aus allen Epochen «gesprenkelte» Landschaft zeugten davon. Voraussetzung für einen Antrag als UNESCO-



Photo: Gottardo Wanderweg Nick Brändli

Weltkulturerbe wird unter anderem die denkmalgerechte Konzeption des Betriebs der Bergstrecke sein. Es ist geplant, dass die Verkehrslandschaft zur Eröffnung der Basislinie mit dem begehrten Label ausgezeichnet und damit zum Ausgangspunkt für die Entwicklung zahlreicher touristischer Angebote werden könnte. ■

ligne Bâle–Chiasso. Mais ce succès fut de courte durée: peu après l'ouverture de la voie ferrée, l'armée commença à réquisitionner le Gotthard. Le massif était de plus en plus accaparé par les militaires, ralentissant fortement son développement touristique. Le Gotthard devint une forteresse sécurisant la transversale alpine.

2007 wurde der Gotthard-Wanderweg eröffnet. Es ist eines der wenigen neuen Angebote, die die Verkehrslandschaft thematisieren. Auf dem Bild die Piottinoschlucht mit Kunststrasse von 1830, nördlich von Faido.

Le sentier de randonnée du Gotthard a ouvert en 2007. Il constitue l'une des quelques nouvelles offres thématiques de l'«aspect transports» du site. Sur l'image: la gorge de Piottino avec sa route carrossable de 1830, au nord de Faido.

Conquête de sommet à caractère de monument touristique?

Quand l'armée suisse se retire d'Andermatt, Samih Sawiris reprend l'idée du Gothard comme destination touristique. Ce n'est vraisemblablement pas un hasard qu'un étranger ait découvert un potentiel inexploité en Suisse, osant y investir. L'importance touristique du chemin de fer du Gothard, la route carrossable de Tremola et le sentier muletier bien conservé entre Hospental et Airolo ont encore été peu découverts par les actuels spécialistes du marketing. Une étude de faisabilité des cantons d'Uri et du Tessin, ainsi que des CFF, a montré en 2009 que d'Erstfeld à Biasca, le «paysage des transports» au Gothard pourrait satisfaire aux critères de qualité du patrimoine mondial de l'UNESCO. En témoigne sur ce site la profusion de ponts, tunnels, chemins, routes, innombrables réalisations ferroviaires, hôtels, oratoires, refuges, habitations, installations fortifiées, de toutes époques. Entre autres prérequis pour figurer au patrimoine culturel mondial de l'UNESCO: concevoir une exploitation «de type monument» pour cette voie ferrée de montagne. On estime que ce haut lieu des transports pourrait recevoir le label si convoité pour l'ouverture de la ligne de base, constituant le point de départ du développement de nombreuses offres touristiques. ■

Trotz der engen und steilen Zugangstäler wurde beim Gotthard grosszügig geplant. Die Steigung überstieg nie 26 %, der Kurvenradius betrug mindestens 300 Meter. Mit dem Freggiokehrtunnel bei Dazio Grande wurde zirka 80 Meter Höhe gewonnen.

Malgré les vallées d'accès étroites et raides, on n'a pas lésiné sur les projets au Gothard. La montée n'a jamais dépassé 26 %, avec rayon de virage d'au moins 300 m. Le tunnel hélicoïdal de Freggio, près de Dazio Grande, a permis de gagner quelque 80 m de hauteur.



Chur
Die Alpenstadt

3 Tage Bahngenuss in Graubünden und Fr. 150.– sparen

5% Spezialrabatt für
«information»-Leser



Rhätische Bahn
**UNESCO
WELTERBE**
ALBULA + BERNINA

graubünden

Lust zum Gipfelstürmen auf der UNESCO Welterbe Bahn? Jetzt ist die Gelegenheit!

Unser Angebot:

3 Übernachtungen in Chur, inkl. Frühstück
3 Tage freie Fahrt auf Rhätische Bahn und PostAuto

Ihre Auswahl:

Superior:	**** Hotel ABC	Fr. 424.–
	*** Romantik Hotel Stern	
Comfort:	*** Hotel Chur	Fr. 373.–
	*** Comfort Hotel Post	
	*** Best Western Hotel Sommerau	
	*** Hotel Sportcenter 5-Dörfer (Untervaz)	
	Ambiente Hotel Freieck	
Budget:	** Hotel Ibis	Fr. 339.–
	Hotel Drei Könige	
	Hostel JBN	
	Zunfthaus zur Rebleuten	

Ja, ich will die Gelegenheit nutzen.

Name:	
Adresse:	
PLZ/ Ort:	
Telefon:	
E-Mail:	
Anreisedatum:	<input type="checkbox"/> 1. Kl. <input type="checkbox"/> 2. Kl. <input type="checkbox"/> ½ Abo
Hotel/ Komfort-Klasse:	
Zimmerbedarf:	___ Doppelzimmer ___ Einzelzimmer

Preis-Beispiel oben: pro Person im Doppelzimmer/ 2. Kl./ inkl. Leserrabatt.
Gültigkeit bis 31. Oktober 2011. Talon einsenden an:

Chur Tourismus, Bahnhofplatz 3, 7001 Chur
Tel. +41 (0)81 252 18 18, Fax +41 (0)81 254 58 89
info@churtourismus.ch, www.churtourismus.ch

verkehrs**h**aus.ch

graubünden

hü7