

Eisenbahn JOURNAL **SBB**

Special-Ausgabe 1/2004 • Deutschland € 12,50

B 10533 F • ISBN 3-89610-121-8

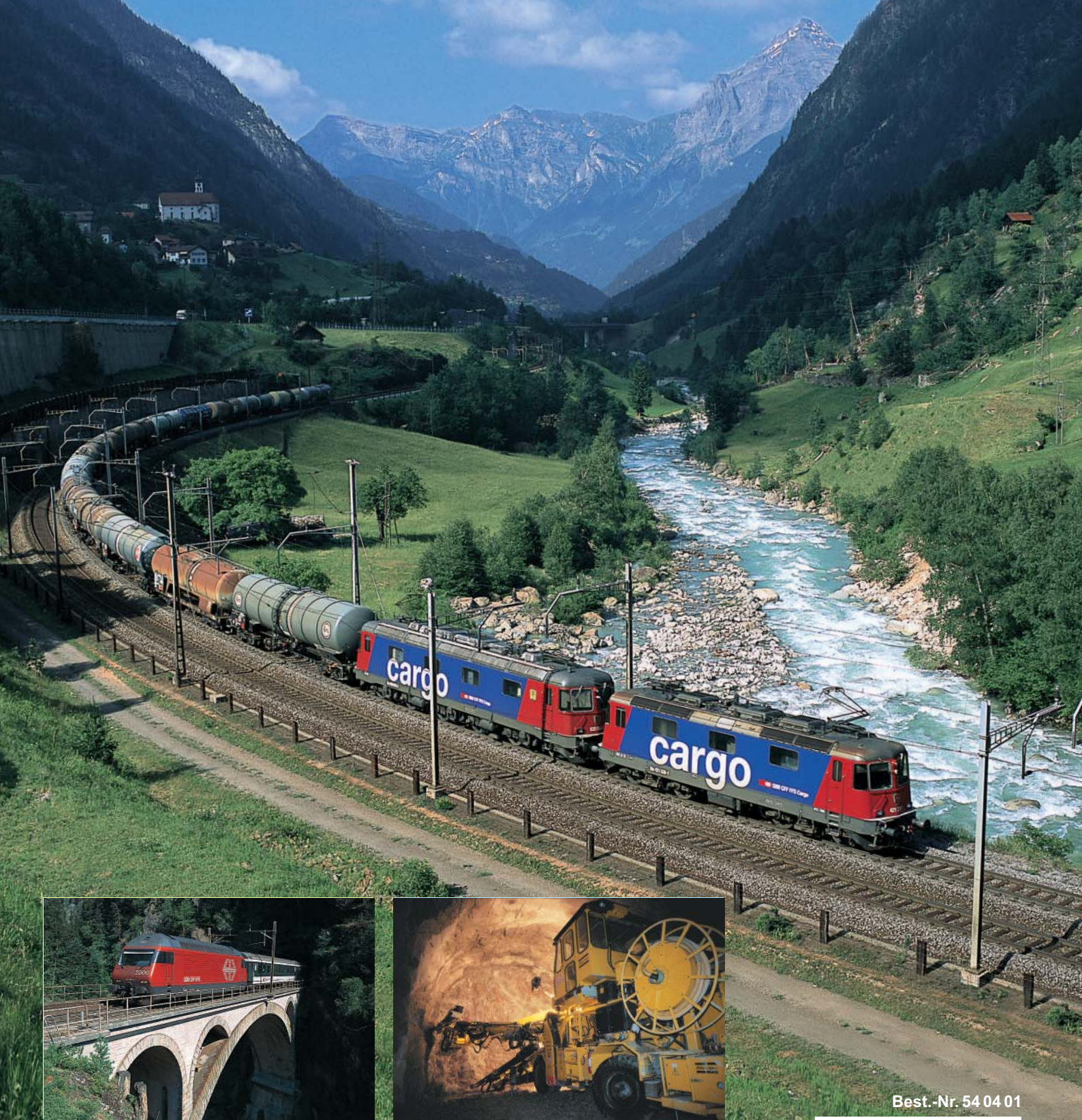
Österreich € 14,20 • BeNeLux € 14,80

Portugal (cont.) € 13,00 • Italien € 16,50

Schweiz sfr 24,50

Beat Moser • Peter Pfeiffer

Gotthardbahn



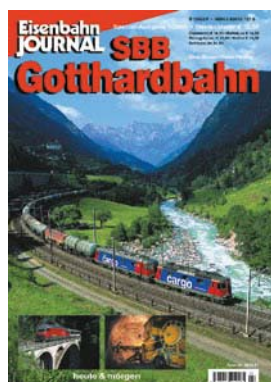
Best.-Nr. 54 04 01

heute & morgen

LEERSEITE



Der bergwärts fahrende EC Tiziano begegnet vor Gurtellen einer vom Schiebedienst zurückkehrenden Ae 6/6 (April 2000). Abb.: U. Jossi



Titel (großes Foto): Lokverband Re 10 im Cargo-Anstrich bei Wassen.

Abb.: U. Jossi

Kleines Foto links: Noch sind die Rampenstrecken der Höhepunkt einer Gotthard-Eisenbahnreise (obere Meienreussbrücke).

Abb.: R. Steiner

Kleines Foto Mitte: Die Zukunft wird vorbereitet: Jumbo-Bohrmaschine für den Sprengvortrieb im Gotthard-Basistunnel.

Abb.: AlpTransit Gotthard

Inhalt	<i>Einleitung: Der Gotthard als Verkehrsweg</i>	4
	<i>Grußwort</i>	6
	<i>Viele Wege führen zur Gotthardbahn</i>	12
	<i>Vom Kilometer 0 nach Erstfeld</i>	16
	<i>Das Reusstal steil bergauf</i>	24
	<i>Von Uri ins Tessin</i>	40
	<i>Dazio Grande & Biaschina</i>	42
	<i>Letzte Hürde: Monte Ceneri</i>	56
	<i>Entlang des Lago Maggiore</i>	66
	<i>Locarno: Alles Aussteigen, bitte!</i>	70
	<i>Etwas Baugeschichte</i>	72
	<i>Von der D 3/3 zum „Elefant“</i>	75
	<i>Hochspannung</i>	77
	<i>Vom Lloyd-Express zum Cisalpino</i>	78
	<i>Bis zu 150 Güterzüge täglich</i>	81
	<i>Tunnelbau der Superlative</i>	84
	<i>Lokeinsatz heute</i>	86
	<i>Reisetipps</i>	89
	<i>Impressum</i>	89

Der Gotthard als Verkehrsweg

Die Römer traten als erste Baumeister alpiner Verkehrswege in Erscheinung. Wohl war ihnen bekannt, dass die kürzeste Verbindung zwischen den oberitalienischen Seen und der Oberrheinischen Tiefebene durch das Reusstal, das Urserental und die Leventina führte. Doch natürliche Hindernisse, drei Bergaufstiege und die engen Schluchten mit gefährlichen Wildwassern flößten damals Respekt und Furcht ein.

So ließen die römischen Feldherren ihre Handelswege und Heeresstraßen bei den vier Schweizer Passübergängen Julier und Septimer in Graubünden sowie Simplon und Großer St. Bernhard im Wallis errichten. Der Ausbau eines Überganges in den Zentralalpen unterblieb und der Pfad über den St. Gotthard spielte im ersten Jahrtausend unserer Zeitrechnung nur eine lokale Rolle. Seinen Namen erhielt er übrigens vom 1131 heilig gesprochenen bayerischen Benediktinermönch Godehardus (961 bis 1038). Diesem bedeutenden Bauherrn, Schulgründer, Künstler und späteren Bischof von Hildesheim wurde die erste Kapelle beim Hospiz auf 2100m über dem Meeresspiegel geweiht.

Im 13. Jahrhundert wagten sich die Urner endlich an den Ausbau des Pfades in der gefährlichen Schöllenschlucht. Dazu war u.a. die Konstruktion der steinernen Teufelsbrücke über die stiebende Reuss nötig. Die ersten Handelsleute hatten anspruchsvolle Hindernisse am Gurtellenberg, im Wassener Wald und in der Piottino-Schlucht (Dazio Grande) über Serpentinwege und Bergübergänge zu überwinden.

Mit der Schaffung des durchgehenden Saumweges erfuhr der Gotthardpass eine bedeutende Aufwertung und erhielt endlich das Interesse der damaligen politischen Mächte in Europa. Kaiser, Kirchenfürsten, Feldherren, Händler und Pilger benützten nun diese Verbindung, die ab 1500 zur „alten Straße“ mit 1,50 bis 3,50m Breite ausgebaut wurde. Ab 1830 entstand die revolutionär geplante „neue Straße“ mit einer Steigung von bis zu 100 Promille. Dieses neue Bauwerk fand nun Eingang in alle touristischen Beschreibungen, womit der internationale Reiseverkehr in den Bergtälern am St. Gotthard Einzug hielt. Doch während der Wintermonate verhinderten gewaltige Schneemassen und gefährliche Lawinen die regelmäßigen Transporte über die Alpen. Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Eisenbahn den Alpenwall zu erobern: Ab 1854 fuhren erstmals Züge auf der Semmering-Strecke (Wien–Triest–Mailand). Dann eröffnete Österreich 1867 die Brennerbahn (Innsbruck–Bozen) und ab 1871 brachten Dampfloks erste Reisende und Waren über den Mont-Cenis (Lyon–Chambéry–Turin).

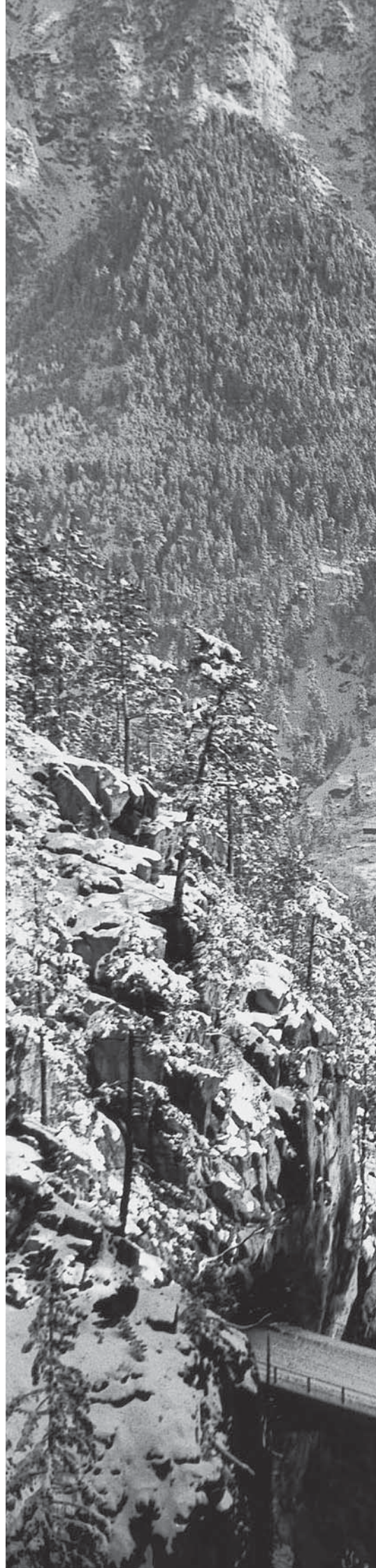
Natürlich wollten auch die Schweizer von einer direkten Bahnverbindung profitieren, zerstritten sich jedoch bei der Ausarbeitung verschiedener Projekte am Splügen, Greina, Lukmanier, Gotthard, Grimsel und Simplon. Die Jahre verstrichen, bis sich 1869/71 die Internationale Gotthardbahn-Konferenz auf den Abschluss eines Staatsvertrags zwischen Italien, der Schweiz und dem Deutschen Reich einigte. So war der Bau einer durchgehenden Bahn von Basel nach Chiasso bzw. Luino beschlossene Sache. Die drei Staaten und die private Gotthardbahn-Gesellschaft (GB) teilten sich die Baukosten von 227 Mio. CHF untereinander auf. Das Herz der neuen Trasse sollte der 15km lange Scheiteltunnel werden, der innerhalb von acht Jahren durch die Unternehmung von Louis Favre auszubrechen war.

Mit Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 kam der Handels- und Reiseverkehr über die Passstraße praktisch zum Erliegen. Während damit hunderte ihren Broterwerb verloren, schuf die Bahn neue Arbeitsplätze mit relativ hohen Löhnen und guten Sozialleistungen. Mit Weitblick wählten die Erbauer eine Trassenführung mit großzügigen Kurvenradien von 300m und Maximalsteigungen von 28 Promille. Die Gotthardbahn wurde sofort ein unverzichtbares Glied in der Transportkette zwischen Nordsee und Mittelmeer. Dass sie die Erwartungen seit über 120 Jahren ohne jegliche Trassenkorrekturen erfüllt, verdanken wir den findigen Ingenieurleistungen während der Bauzeit.

Die Inbetriebnahme des Gotthard-Straßentunnels 1980 erzwang die Einstellung der Autoverladung Göschenen–Airolo. Nach Eröffnung der durchgehenden Autobahn A2 war die zunehmende Verlagerung des Binnen- und Transitverkehrs auf die Straße nicht aufzuhalten, obwohl die Schienenverbindung laufend modernisiert wurde.

Um der weiterhin stark steigenden Transportnachfrage zu genügen und die Lastwagenflut in tragbaren Grenzen zu halten, entstand das Projekt eines Eisenbahn-Basistunnels mit zwei je 57km langen Einspurröhren zwischen Erstfeld und Bodio. Dieses mindestens 15 Mrd. CHF teure Rekord-Bauwerk ist inzwischen in Arbeit und soll frühestens 2015 eröffnet werden.

Die mittlere Meienreussbrücke bei Wassen in der Schweißeisen-Bauweise mit Untergurtverstärkung (Fischbauch). Eine Krokodillok vom Typ Ce 6/8 II rollt mit einem Personenzug talwärts. Abb.: SBB Historic







Innovative Güterbahn

Die Gotthardstrecke ist für SBB Cargo die strategisch bedeutende Transitachse durch die Schweiz. Sie liegt geografisch optimal, um die Nordseehäfen und Industriegebiete der Benelux-Länder und Deutschlands mit den wirtschaftlich starken Regionen in Norditalien zu verbinden.

Seit der Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs können erstmals auch andere Anbieter auf dieser Strecke fahren. Der freie Netzzugang (Open Access) in Europa bedeutet, dass eine einzige Bahn auf der ganzen Transportstrecke über die Landesgrenzen hinaus eigene Züge führen kann. Die Zusammenarbeit zwischen den Staatsbahnen wird ergänzt durch eine neue Konkurrenzbeziehung. In Zukunft werden Bahnfreunde daher am Gotthard immer mehr auch Kompositionen unserer Mitbewerber beobachten können.

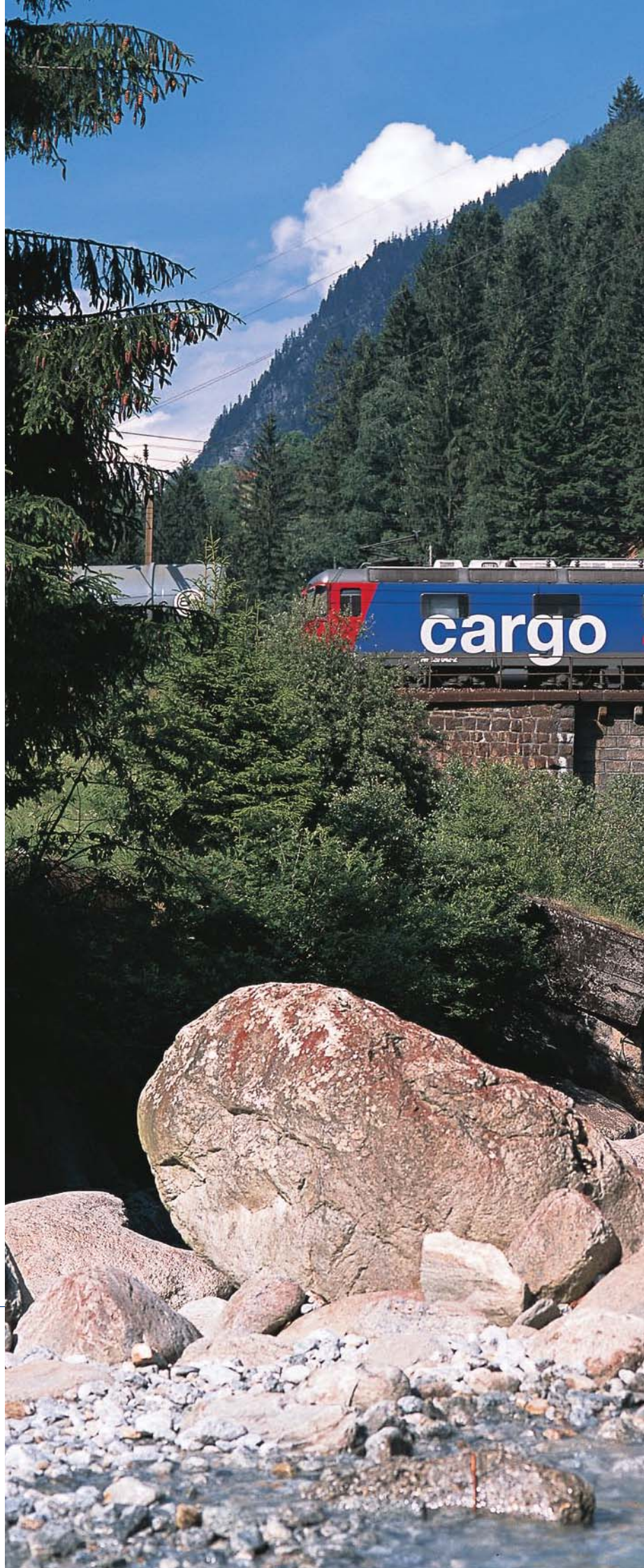
Im Gegenzug hat SBB Cargo auf der Strecke nördlich von Basel neue Verkehre gewonnen und damit die Verluste auf der Achse durch die Schweiz mehr als ausgleichen können. Damit wir unseren Kunden eine durchgehende, grenzüberschreitende Transportleistung anbieten können, haben wir in Deutschland und Italien je eine Tochterunternehmung gegründet. Damit war SBB Cargo die erste Bahn Europas, die mit eigenen Lokführern und Lokomotiven, integriert geplant, von Deutschland nach Italien fuhr.

Im Dezember 2003 hat SBB Cargo zudem auf der Nord-Süd-Achse einen Systemfahrplan eingeführt. Seither fahren unsere Güterzüge am Gotthard erstmals im Takt. Dieses neue Fahrplansystem bildet die Basis, um auf dieser Achse weiter stark zu wachsen.

SBB Cargo begrüsst die neue Konkurrenz. Es ist gut, dass der Kunde nun für seine Transporte zwischen mehreren Angeboten wählen kann. Denn dadurch werden die Bahnen die Qualität ihrer Dienstleistungen steigern. Dies bildet die Voraussetzung, damit die Schiene gegenüber der Straße konkurrenzfähig ist und in Zukunft einen steigenden Anteil der Gütertransporte übernehmen kann.

Daniel Nordmann
Leiter SBB Cargo

Untere Wattinger Reussbrücke (Wassen). Abb.: R. Steiner







*Speziell begeistern auf der Gott-
hardbahn die mit zahlreichen Kehr-
tunneln und Schleifen bewältigten
Tälstufen im oberen Reusstal und
in der Leventina (Foto: Biaschina).
Abb.: A. Ritz*





Nach Bergen und Schluchten erwarten die Gotthardbahn-Reisenden im Tessin ein mildes Klima und prächtige Uferlandschaften (wie hier am Seedamm von Melide bei der Ortschaft Bissone). Abb.: A. Ritz