

Völlig durchgeknallt

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Juni 2016, des längsten Eisenbahntunnels der Welt, war eine Sensation. Der Gotthard hat aber noch weitere spektakuläre Löcher

TEXT: Kerstin Kilanowski

FOTOS: Markus Bertschi

Stollenlänge:

108 m

1875 als Richtstollen für den Gotthard-Eisenbahntunnel von 1882 in den Fels getrieben

VISIERSTOLLEN GÖSCHENEN

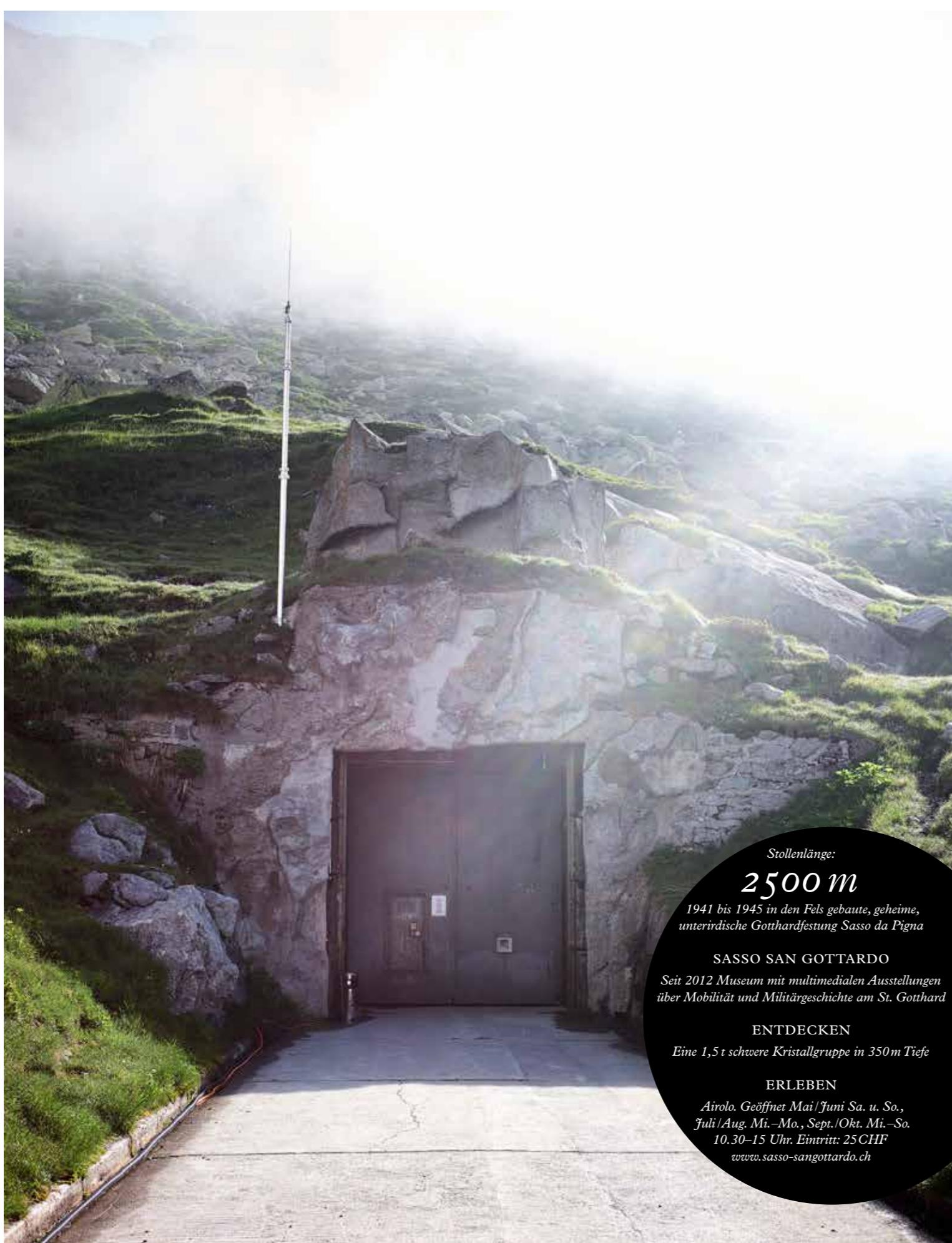
Die Tunnel von Göschenen und Airolo trafen präzise aufeinander. Am Ende können Besucher durch das Fernrohr auf das Observatorium blicken, das genaue Messungen sicherstellte

ENTDECKEN

Tonschau und Geschichte des Tunnelbaus in 17 m Tiefe

ERLEBEN

Göschenen, Bahnhofsplatz
Geöffnet Mai–Okt. tgl. 8–20 Uhr
Eintritt frei



Stollenlänge:

2500 m

1941 bis 1945 in den Fels gebaute, geheime,
unterirdische Gotthardfestung Sasso da Pigna

SASSO SAN GOTTARDO

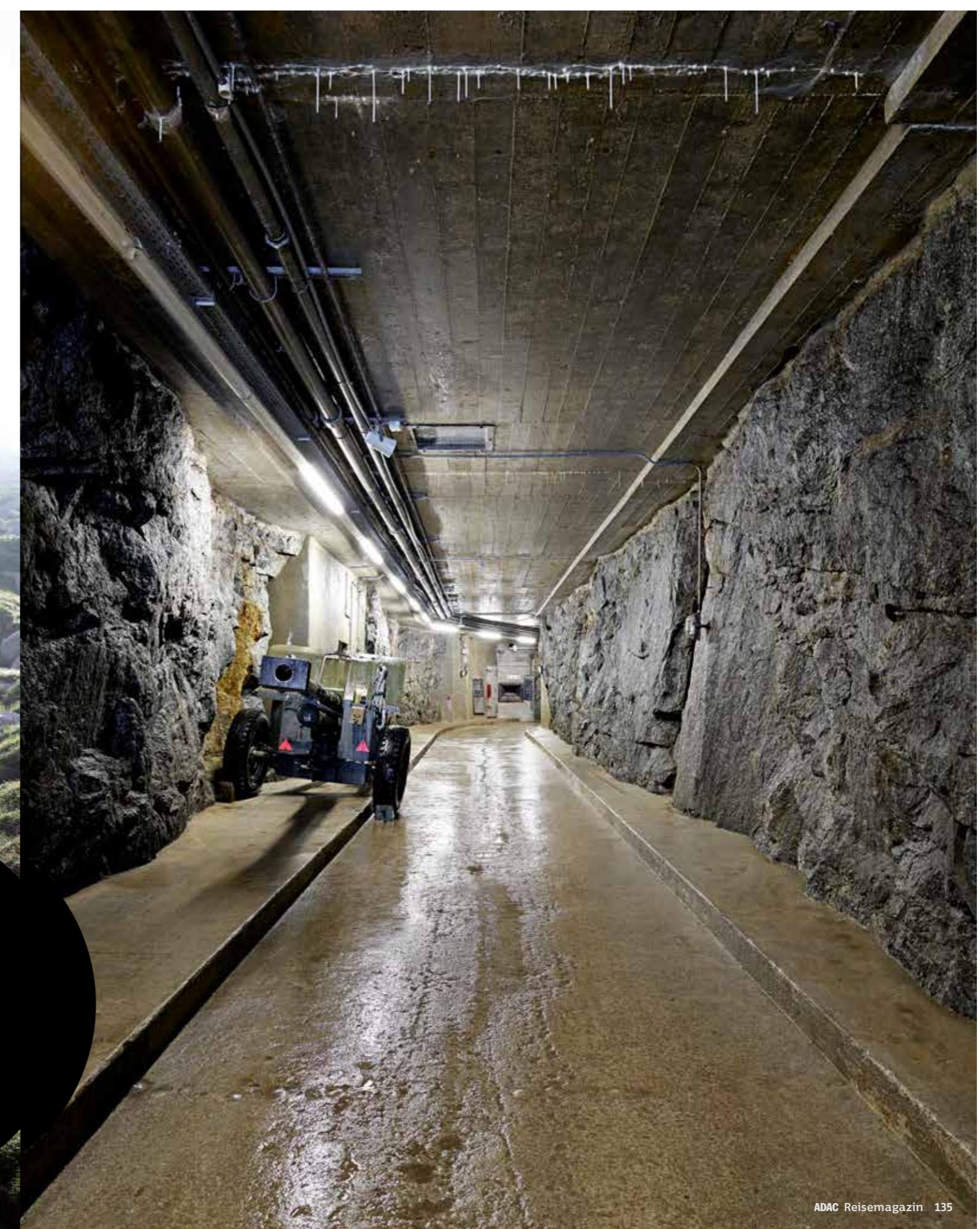
Seit 2012 Museum mit multimedialen Ausstellungen
über Mobilität und Militärgeschichte am St. Gotthard

ENTDECKEN

Eine 1,5 t schwere Kristallgruppe in 350m Tiefe

ERLEBEN

Airolo. Geöffnet Mai / Juni Sa. u. So.,
Juli / Aug. Mi. - Mo., Sept. / Okt. Mi. - So.
10.30-15 Uhr. Eintritt: 25 CHF
www.sasso-sangottardo.ch



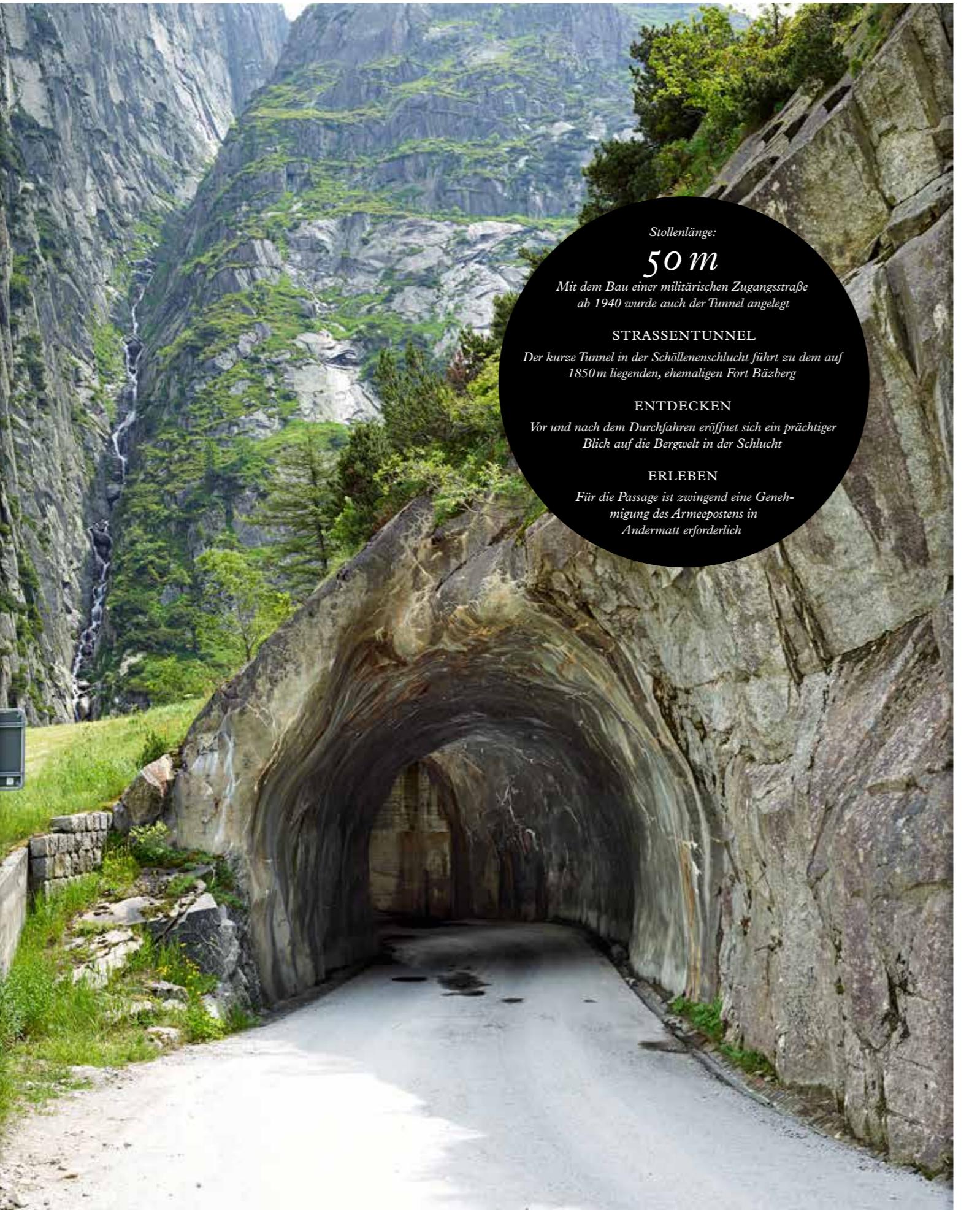
Nichts leichter, als einen 57 Kilometer langen Tunnel durch die Alpen zu schlagen. „Loch machen und Beton rein“, erklärt Oberbauleiter Hans-Josef Weber, ohne eine Miene zu verzieren. Weber war einer von Tausenden Mineuren, Ingenieuren, Kraftfahrern und weiß der Gotthard, wer sonst noch alles, der am neuen Basistunnel Neat mitgebaut hat. Große Emotionen sind trotz technischer Hochleistungen fehl am Platz. Denn wenn sich bis zu 2300 Meter Gebirgsmassiv über den Bergarbeiter türmen, Fließsand und Wassereinbrüche den Rückweg abschneiden können und Tageslicht sowieso ein Fremdwort ist, dann wäre „Angst zu haben falsch. Respekt vor der Geologie und der Natur, das ist schon angebracht. Sonst wird man nicht alt in dem Beruf“, sagt Hans-Josef Weber. Wer im Berginnern mit knappen 40 Grad Hitze zureckkommen muss, während die winterlichen Außentemperaturen auf minus 30 Grad sinken, sieht die Dinge etwas nüchtern als der Durchschnittsmensch.

Ob die Erbauer des ersten Schweizer Straßentunnels genauso unerschrocken ans Werk gingen, ist eher fraglich. Mit Schwarzpulver und Gottvertrauen rückte ein Tessiner Ingenieur Anfang des 18. Jahrhunderts dem Gotthard zu Leibe und ließ im Fels über den reißenden Wassermassen der Schöllenenschlucht einen 64 Meter langen Durchbruch sprengen. Durch das Urnerloch konnten nun Postkutschen und Säumer von Andermatt ins Reusstal gelangen. Seitdem wird ohne Unterlass gebohrt und gesprengt für Tunnel aller Art.

Die nächste Großtat am Gotthard stand 1872 an; schon damals ging es um den längsten Eisenbahntunnel der Welt: 15 Kilometer von Göschenen am Nordportal bis Airolo im Tessin. Italienische Gastarbeiter machten aus dem verschlafenen Dorf Göschenen ein brummendes Zentrum mit Gasthöfen, Kneipen, Bordellen. Bald gingen die Tunnelarbeiter allerdings wegen der unerträglichen Arbeitsbedingungen auf die Barrikaden – ein Streik, der mit Toten endete. 1882, nach zehn Jahren Bau, war es so weit: Per Eisenbahn durchquerten sehn suchtvolle Passagiere aus dem Norden die Alpen Richtung Italien.

Damit war die Bohrlust aber noch lang nicht vorbei. Knapp 100 Jahre später gab es eine weitere Premiere: 1980 wurde der Gotthard-Straßentunnel eröffnet, Verbindungsachse zwischen der Zentral- →





Stollenlänge:

50 m

Mit dem Bau einer militärischen Zugangsstraße ab 1940 wurde auch der Tunnel angelegt

STRASSENTUNNEL

Der kurze Tunnel in der Schöllenschlucht führt zu dem auf 1850 m liegenden, ehemaligen Fort Bätzberg

ENTDECKEN

Vor und nach dem Durchfahren eröffnet sich ein prächtiger Blick auf die Bergwelt in der Schlucht

ERLEBEN

Für die Passage ist zwingend eine Genehmigung des Armeepostens in Andermatt erforderlich

schweiz und dem Tessin für Menschen und Güter. Wer immer die Schweizer Alpen seitdem überqueren will, muss durch diese hohle Gasse fahren. Stau am Pass ist so zum Dauerthema geworden – die neue Neat-Alpentransversale wird es hoffentlich richten.

Eine ganz andere Art von Bautätigkeit am Gotthard hatte die Armee Ende des 19. Jahrhunderts in Angriff genommen. Wie der sprichwörtliche Schweizer Käse ist das Gebirgsmassiv durchlöchert von einem System klandestiner Militärfestungen, von Artillerielagern und Bunkern. Im Zweiten Weltkrieg baute die Schweizer Armee diese gewaltige Festungsanlage weiter aus. Wie viele Hunderte Kilometer Stollengänge, unterirdische Bunker und innerbergische Verbindungswege es gibt, darüber weiß die Zivilbevölkerung bis heute nichts Genaueres. Ist der Blick allerdings einmal geschärft, entdeckt man an Berghängen in Andermatt und anderswo verrammelle Eisentüren mit Camouflage-Anstrich oder wundert sich über Fragmente von Kanonen, die mit braunem Gips und Maschendraht vorgeben, urtümliche Felsen zu sein. Seit dem Fall der Berliner Mauer hat die Armee viele Verteidigungsanlagen verkauft. So auch jene zwei faszinierenden, ehemaligen Militäranlagen am Gotthardpass, die Klaustrophobie-resistanten Besuchern offen stehen.

La Claustra heißt bezeichnenderweise das skurrile Hotel im Berginnern, das früher Artilleriebunker und soldatische Schlafstätte war. Kein Portier, keine Auffahrt empfängt den Gast. Hinter martialischen Stahltüren öffnet sich eine wundersame Kaverne, im Halbdunkel tropfendes Gestein und mittendrin ein beleuchteter Glaskubus, in dem gut betuchte Gäste ein mehrgängiges Menü zu sich nehmen. Beklemmende Dunkelheit und wärmendes Licht liegen nah beieinander, denn Außenfenster gibt es hier nicht. Wir sind schließlich im Innern des Bergs. Ein paar Gehminuten weiter hält der Gotthardpass eine zweite Überraschung bereit.

Auch Sasso San Gottardo befindet sich in einer einstigen, geheimen Artilleriefestung, die vor einem Einmarsch der Truppen Hitlers oder Mussolinis schützen sollte. Heute ist es eine Mischung aus Museum über die Geschichte der Schweizer Verteidigung, Location für Kunstinstitutionen und Erlebniswelt zum Thema Energiegewinnung und Umweltschutz am Gotthard. Hinter dem aufwendigen Projekt steckt Alfred Markwalder, ehemaliger

Rüstungsdirektor und Leiter der Gotthard-Brigade. Markwalder überzeugte Stiftungen und Unternehmen aus der ganzen Schweiz, sich finanziell an der Umgestaltung der Militäranlage in einen erlebnis- und lehrreichen Ort zu beteiligen. Neerdings beherbergt Sasso San Gottardo die größte Kristallformation, die jemals in den Alpen gefunden wurde.

Was Quantität und Qualität der Kristalle angeht, ist der Gotthard für viele Strahler, wie sich die Sucher und Sammler von Kristallen nennen, ein Dorado. Die Zunft der Strahler ist ein eigenwilliges Völkchen, auch der Touristenführer Bänz Simmen aus Andermatt gehört dazu. Der Mann hat das Hochgebirge in Nepal und Pakistan durchquert und ist Kenner der heimatlichen Historie wie kaum ein Zweiter. Seine Geschichten gleichen einer Zeitreise zu alten Handelsrouten am Gotthard, er ist Experte in Geologie und alpiner Flora. Simmen nimmt seine Gäste mit auf wenig bekannte Wanderwege. Seine Lieblingsführung findet im Winter statt, bei Vollmond auf Schneeschuhen über den zugefrorenen Stausee am Oberalppass auf 2000 Metern: „Da habe ich schon gestandene Manager weinen sehen, weil sie sich an Märchen aus ihrer Kindheit erinnerten.“ Nur eines macht Bänz Simmen nicht: Kristallsuche mit zahlenden Gästen. Denn auf Habenwollen und Goldgräberstimmung hat er keine Lust.

Dass das Gotthardmassiv ein Tresor für riesige Mengen an Gold und Gut ist, wissen nur jene Happy Few, die ihre Besitztümer für teuer Geld rundum sorglos lagern wollen. Auch hier spielen unterirdische Militäranlagen wieder eine entscheidende Rolle. Nichts weist von der Straße aus auf die Firma Swiss Data Safe hin, die am Ortsausgang von Amsteg den ehemaligen Schweizer Regierungsbunker in eine kommerzielle Hochsicherheitsanlage umgewidmet hat. Der CEO Dolf Wipfli dechiffriert mit Scannerblick die Gesinnung der Reporterin.

Denn hierher kommen Abgesandte internationaler Banken zwecks Datensicherung, übermäßig reiche Menschen lassen palettenweise Goldbarren oder Kunstsächer mit Millionenwert lagern. Wie viele Kunden, aus welchen Ländern, aus welchen Branchen – no Comment. Ob es Großbanken, Scheichs oder Angehörige von Adelshäusern sind, wird der Normalsterbliche nicht erfahren. Der Rundgang führt hinein ins Berginnere, durch codegesicherte Panzertüren mit Sicherheitsschleusen und endlose Gänge, von denen zimmergroße Tresore abgehen. Weder Erdbeben noch Atomschlag kann den Besitztümern Schaden zufügen. Sicherheit ist das A und O.

Womit wir wieder beim neuen Neat-Basistunnel sind, denn Sicherheit hat auch hier oberste Priorität. Im Zwischenabschnitt Sedrun, nahe der beliebten Matterhorn-Gotthard-Bahn, führt ein gigantischer Betonschlund 990 Meter horizontal in den Berg; im Anschluss verlaufen zwei vertikale Schächte zu einer Multifunktionsstelle, wo im Notfall die Fahrgäste evakuiert werden. Eduard Krause, als Gebäudeverantwortlicher vor Ort tätig, warnt vor den bis zu 80 km/h hohen Windgeschwindigkeiten am Eingang zum Zugangsstollen. Das Loch im Berg gleicht einem starken Kaminzug, der im Notfall Rauch und Schmauch ins Freie abführt. Im Bauch der riesigen Anlage führt Krause begeistert vor, wie Elektronik und Stromversorgung doppelt gesichert sind, wie enorme Drehscheiben die Rettungskörbe in 800 Meter Tiefe zum Basistunnel herablassen können, um Passagiere aus Gefahr und größter Not zu befreien. Auch während der Bauzeit stand für die Tunnelarbeiter Sicherheit an oberster Stelle. Wenn es allerdings hart auf hart kommt, kann nur noch die heilige Barbara helfen – die Schutzpatronin der Bergleute ist bei jedem Tunnelbau dabei.

Pfarrer Camenzind aus Andermatt hält jeden 4. Dezember eine Barbara-Messe am Gotthard ab. Darauf bestehen auch die hartgesottensten Tunnelarbeiter. „Dieser Tag ist ihnen heilig. Die Männer unterbrechen ihre Arbeit und bringen alle ihre Barbara-Statuetten zur Segnung mit.“ Der Pfarrer ist nach all den Jahren noch immer berührt, wenn stoische Ingenieure und muskelbepackte Arbeiter andächtig dem Dankesgebet lauschen. Dem Dank, dass sie heil aus den Tiefen des Gotthards herausgekommen sind.

→ Info Bahnen ab Seite 000

NEAT:

57100 m

GOTTHARD-BASISTUNNEL

ERLEBEN

Die neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat verbindet Erstfeld im Kanton Uri mit Bodio im Kanton Tessin. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h geht es in weniger als 20 Minuten und in bis zu 2300 m Tiefe durch den Berg