

Pädagogische Hochschule Bern

Institut Sekundarstufe I

Diplomarbeit

Kulturweg Gotthard von Göschenen bis Airolo

**Didaktische Aufarbeitung des Kulturwegs Gotthard für die
Sekundarstufe I**

Schülerteil

Verfasst von:

Katrin Moser

Arvenweg 22

3604 Thun

079/ 406 30 71

katrin.moser@stud.phbern.ch

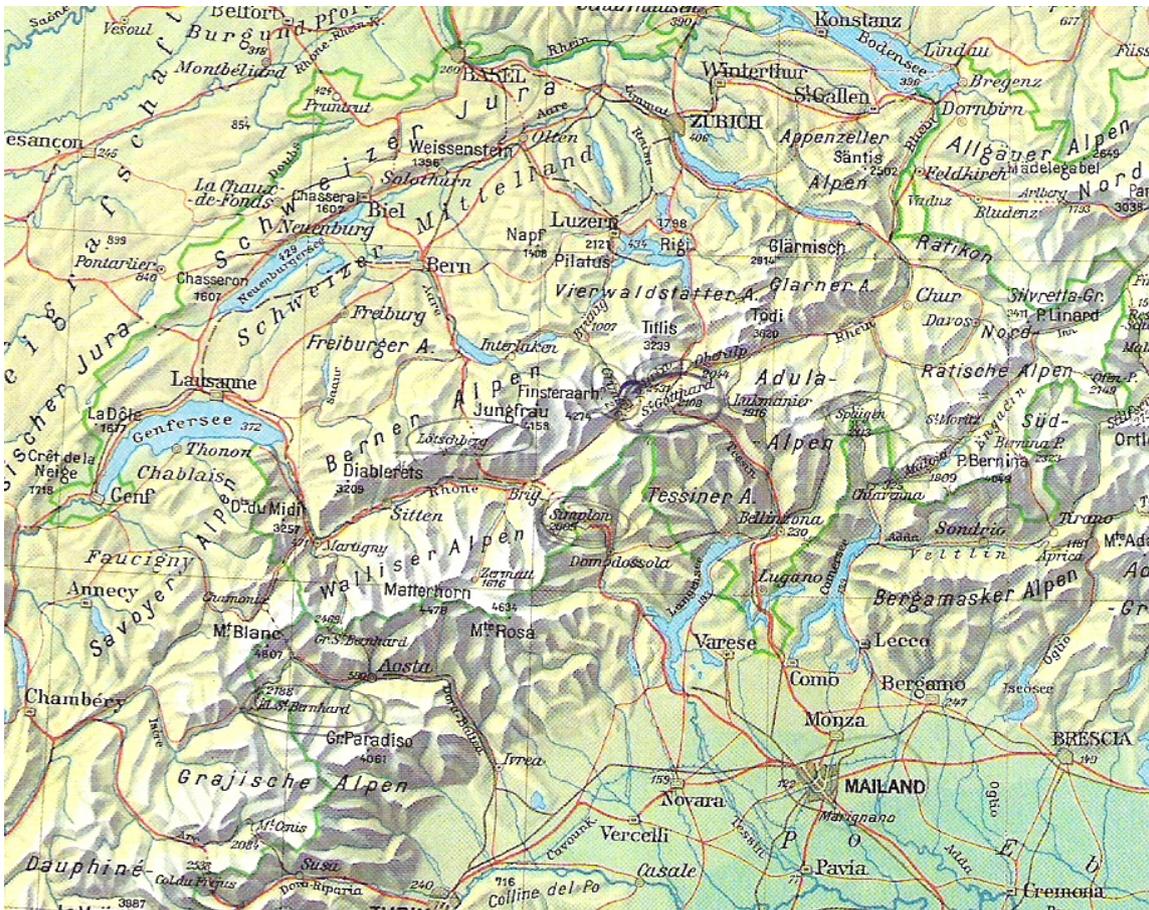
Eingereicht bei:

Dr. Rolf Tanner

Abgabe: Bern, 6. Juli 2007

AB 1 Der Gotthard

Schweizer Karte:



Der Gotthard- Mittelpunkt der Schweiz

Bis ins 12. Jahrhundert hatte der Gotthard den Nachteil, dass man nicht auf direktem Wege den Pass überqueren konnte. Zuerst musste man einen anderen steilen Aufstieg in Kauf nehmen, damit man ins Urserental- und somit zum Gotthard- gelangen konnte. Andere Pässe konnten nur in einem Aufstieg bezwungen werden. Deshalb war der Gotthard für viele andere Passstrassen zu dieser Zeit nur eine kleine Konkurrenz. Die Schöllenschlucht oberhalb von Göschenen galt lange Zeit als primäres Verkehrshindernis. Die Schlucht konnte dann im 12. Jahrhundert mit Hilfe von Brücken zugänglich gemacht werden. Der Gotthardpass konnte nun in einem Aufstieg gemeistert werden, was den Weg in den Süden sehr verkürzte. Der Pass wurde immer beliebter.

Aufgaben:

1. Verbinde mit einem Strich Basel mit Mailand! Was fällt dir in Bezug zum Gotthard auf?
2. Weshalb wurde der Gotthardpass bis ins 12. Jahrhundert noch nicht so häufig benutzt?
3. Weshalb ist der Gotthard so wichtig für die Schweiz?

LT 1 Lesetext Saumverkehr über den Gotthard

Der Saumverkehr über den Gotthard

Nach der Eröffnung des Gotthardpasses entwickelte sich der Warentransfer rasch. In der Folge wurde der Güterverkehr auf der Basis von Genossenschaften organisiert. Diese Genossenschaften sorgten dafür, dass Wege gebaut und unterhalten wurden. Bis ins 19. Jahrhundert besass jede Genossenschaft das Monopol des Warentransportes in ihrem Gebiet. An der Grenze ihres Bezirks wurden die Saumlasten der benachbarten Genossenschaft zum Weitertransport übergeben. Diese Transportart von Station zu Station nannte man Strusfuhr. Die Fuhrleute standen nach einem vereinbarten Arbeitsplan (Kehrordnung) im Dienst. Diese Kehrordnung sorgte dafür, dass nie zu viele Säumer auf einer Strecke waren. Zudem verhinderte sie eine Über- und Unterbeanspruchung der einzelnen Säumer. Praktisch alle waren nämlich nebenbei noch in der Landwirtschaft tätig. Da die Strusfuhr sehr langsam war, erliess die Urner Regierung im Jahre 1701 eine neue Säumerordnung. Darin wurde dem direkten Transport für Transitgüter (Strackfuhr) den Vorzug gegeben. Nur in den Wintermonaten durfte weiterhin „geteilt“ werden.

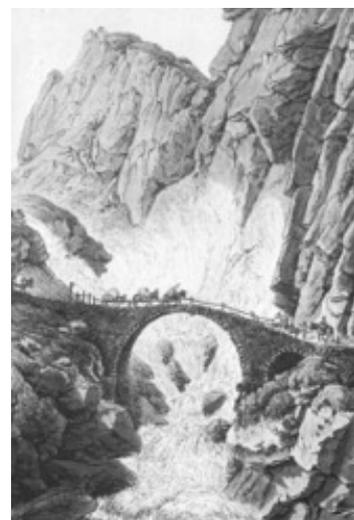
Ein wichtiger Bestandteil dieser Transportorganisationen waren die Susten. In ihr wurden die Waren gelagert, um sie vor Diebstahl und der rauen Witterung zu schützen. Dies war besonders wichtig, wenn bei grossem Warenandrang oder bei einer Wegsperrung die Weiterbeförderung stockte. Für die Schutzgarantie zahlten die Kaufleute die Sustgebühr.

Was überhaupt transportiert wurde, hängt auch von der Richtung ab. Im Nordsüdverkehr waren dies vor allem Textilien aus Leinen, Wolle und Seide, Käse, Leder und Felle. In der Gegenrichtung waren dies Rohseide, Rohbaumwolle, Reis, Wein, Gewürze, Öle, Seifen, Tabak und Papier. Auch mit Tieren, vor allem mit Rindvieh, wurden gehandelt.



Abb. Links:
Das Urnerloch
ersetzte die
Twärrenbrücke,
deren Unterhalt
viel Holz benö-
tigte.

Abb. Rechts:
Die Teufelsbrücke
trug dazu
bei, dass die
Schöllenen als
Hindernis
überwunden
werden konnte.



AB 2 *Silbenrätsel Saumverkehr über den Gotthard*

1. Die Transportart von Station zu Station nannte man _____.
2. Die Säumer standen nach einem bestimmten Arbeitsplan im Dienst. Wie wird dieser genannt? _____
3. Da sich der Güterverkehr über den Gotthardpass rasch entwickelte, wurde der Warentransport in _____ organisiert.
4. Da sich der Transport von Station zu Station als zu langsam und zu umständlich erwies, führte man die Strackfuhr ein. Die andere Transportart war nur noch im _____ erlaubt.
5. Um die Ware vor Diebstahl und dem Klima zu schützen, lagerte man sie in _____.
6. Wenn man seine Ware transportieren und in den Lagerhäuser deponieren lassen wollte, musste man die _____ bezahlen.
7. Wer musste diese Schutzgarantie für die Lagerung und den Transport bezahlen? _____
8. Die meisten Fuhrleute waren auch Selbstversorger. So waren sie neben dem Saumverkehr hauptsächlich in der _____ tätig.
9. Im Süd-Nordtransport wurde nebst vielen anderen Gütern auch _____ transportiert.
10. Die Schöllenschlucht soll für lange Zeit das grosse Hindernis gewesen sein. Als diese passierbar gemacht wurde, konnte der _____ eröffnet werden.

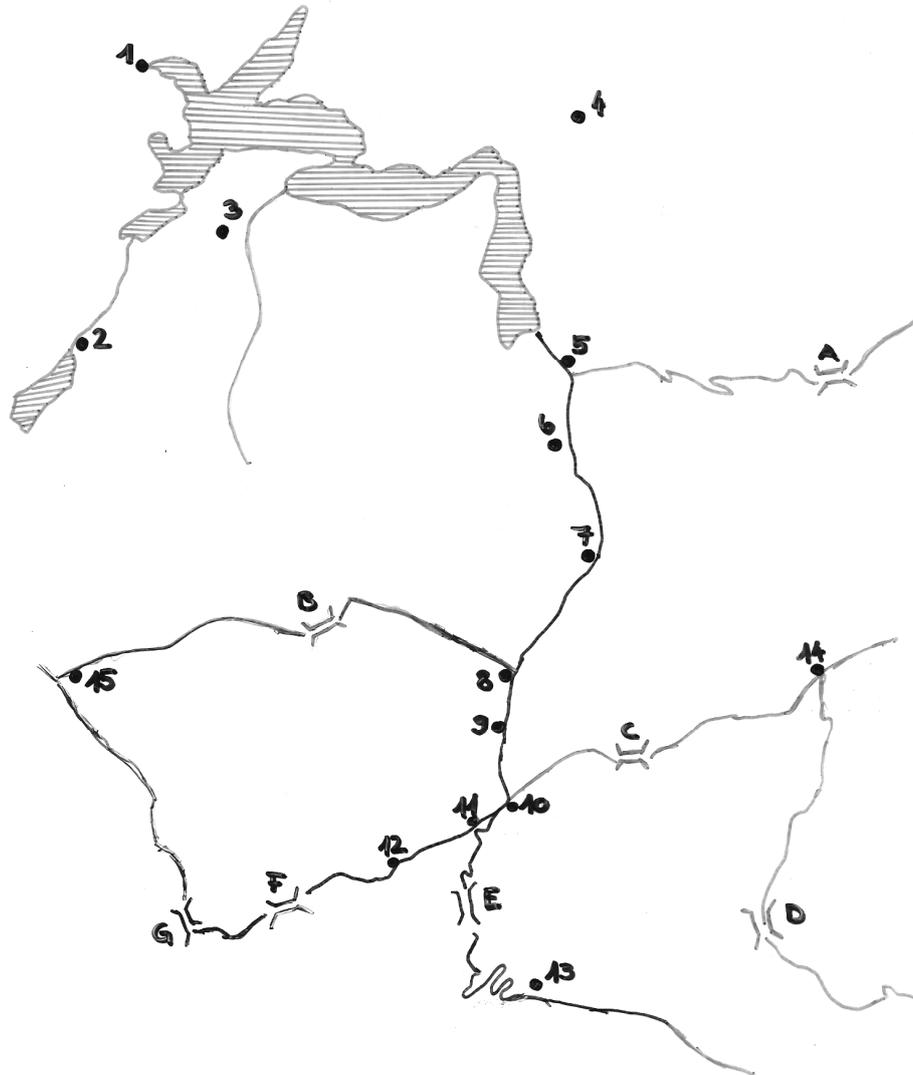
Silben:

baum - büh - fuhr – Ge – ge - Gott – hard – Kauf - Kehr – Land - le – leu - nos -
nung - ord – pass - ren – Roh - schaf – schaft - sen – Strus – Sus - Sust – te - ten –
ten – ter – Win - wirt - wol

AB 3 Atlasübung Gotthardregion

Die Gotthardregion:

Bestimme mit Hilfe des Atlas die Ortschaften und Pässe!



Ortschaften:

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____
- 7 _____
- 8 _____
- 9 _____
- 10 _____
- 11 _____
- 12 _____

- 13 _____
- 14 _____
- 15 _____

Pässe:

- A _____
- B _____
- C _____
- D _____
- E _____
- F _____
- G _____

LT 2 Die Sage der Teufelsbrücke

Die Teufelssage

Vor vielen hundert Jahren wollten die Urner in der Schöllenen eine Brücke über die wilde Reuss bauen. Angesichts der grausigen Schlucht rief einer verzweifelt: „Da soll doch der Teufel eine Brücke bauen!“ Kaum waren die Worte verklungen, stand auch schon der Leibhaftige vor ihnen und sagte: „Einverstanden, meine Herren, wenn der erste, der darüber geht, mir gehört!“

Die Urner willigten ein, denn jeder dachte: „Kommt Zeit, kommt Rat.“ Nach drei Tagen wölbte sich die Brücke in kühnem Bogen über die schäumende Reuss. Am jenseitigen Ufer sass der Böse und wartete auf den versprochenen Lohn. Die listigen Urner aber schickten als ersten einen kriegerischen Geissbock hinüber.

Der geprellte Teufel zerriss den Bock und schrie: „Euch Urner soll alle der Teufel holen!“ Er wollte mit einem haushohen Stein sein neu geschaffenes Werk zertrümmern, doch im letzten Augenblick konnte ein frommes Mütterchen ein Kreuz auf den Felsen kritzeln. Wie er auch riss und zerrte, der Felsblock liess sich nicht mehr von der Stelle rühren. In einer Wolke von Pech und Schwefel verschwand der Teufel wutschnaubend und wurde im seitdem im Urnerland nicht mehr gesehen.

(nach Urner Lesebuch)

Von dieser bekannten Sage gibt es zahlreiche Variationen. So wird in einigen der Bock durch einen Hund ersetzt, der mit einem Stück Fleisch über die Brücke gelockt wurde. Oder eine andere besagt, dass der Teufel aus Wut dem Ziegenbock den Schwanz abbriss. Seither haben alle Ziegen kurze Schwänze. In noch anderen Variationen verscheucht der kriegerische Bock den Teufel, der erst später zurückkam um die Brücke zu zerstören.

Abb. Rechts: Das Bild an der Teufelswand erinnert an die Sage von der Entstehung der Teufelsbrücke. Heinrich Danioth (1896-1953) hat den roten Teufel und den Geissbock im Jahre 1950 gemalt.



Arbeitsvorschläge:

1. Versetz dich in die Rolle irgendeiner Hauptperson und schreibe die Geschichte in der Ich-Form! Es darf auch dazu erfunden werden.
2. Teilt die Rollen auf (mind. fünf Personen in einer Gruppe) und spielt die Sage nach!

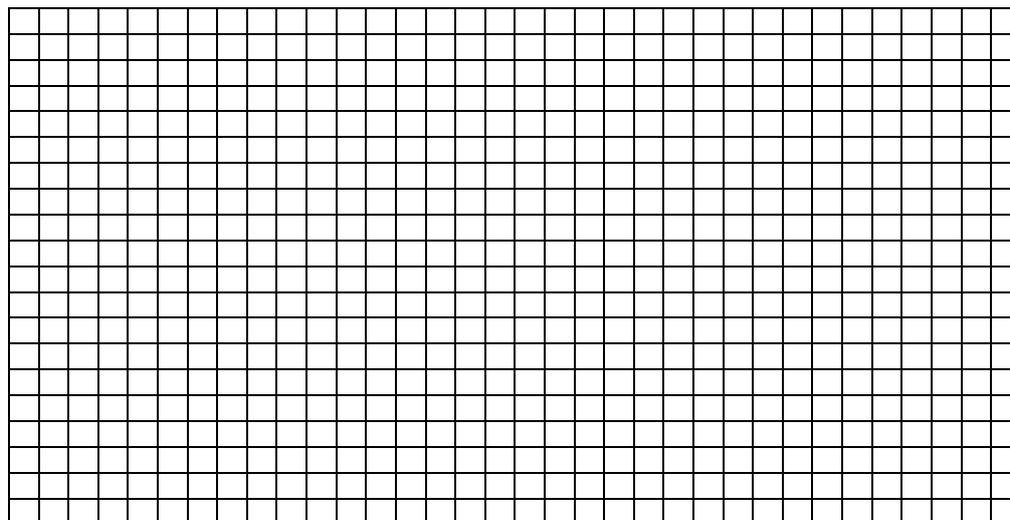
AB 4 Die Entwicklung von Göschenen

Göschenen

Göschenen ist eine politische Gemeinde im Reusstal im Kanton Uri und liegt eingangs der Schöllenschlucht. Auf dem Gemeindegebiet liegen die Nordportale der beiden Gotthardtunnel. Im Jahre 1882 wurde der Eisenbahntunnel eröffnet. Der Autobahntunnel folgte rund hundert Jahre später (1980). Während Göschenen jahrhundertlang vom Saumverkehr über den Gotthardpass profitierte, versucht die Gemeinde heute, auf den Tourismus zu setzen. In den letzten beiden Jahrhunderten veränderte sich die Bevölkerungszahl dauernd.

Bevölkerungsentwicklung:

Jahr	Bevölkerung	Jahr	Bevölkerung
1811	250	1960	1'284
1866	328	1970	888
1880	2'992	1980	708
1888	703	1990	626
1900	773	1996	629
1920	974	2002	491
1940	950	2005	473



Aufträge:

1. Zeichne mit den Daten in der Tabelle die Bevölkerungskurve von Göschenen in das Gitter oben ein.
2. Studiere die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde! Was fällt dir auf? Wie lassen sich die Unregelmässigkeiten erklären? Du kannst auch das Internet zur Hilfe nehmen.
3. Wie sieht die Zukunft von Göschenen aus? Was könnte die Gemeinde machen, damit die Bevölkerungszahl nicht mehr abnimmt oder sogar steigt?
4. Könnte es noch andere Ortschaften wie Göschenen geben, die das gleiche Problem haben? Nenne Beispiele!

AB 5 Lückentext Sehenswürdigkeiten von Göschenen

Die Sehenswürdigkeiten von Göschenen und Umgebung

Im alten Dorfteil von Göschenen steht eine Steinbogenbrücke, die bis ins 18. Jahrhundert dem Saumverkehr als _____ diente. Das zinnbewehrte Tor wurde 1556 restauriert.

Folgt man dem _____ und steigt die Schöllenschlucht hinauf, gelangt man nach kurzer Zeit zur _____. Sie wurde 1649 erbaut und markierte die Grenze zwischen den Wegpflichtigen der Urner Säumer und diejenigen der Andermatt. Der Name der Brücke soll von den dadurch verursachten _____ herrühren. Die heutige Brücke ist eine originalgetreue Nachbildung der ursprünglichen Brücke, die in einem _____ im August 1987 zerstört wurde. Über hundert Maurerlehrlinge aus der ganzen Schweiz bauten die 25 m lange, dreibogige Brücke wieder auf.

Über die engste Partie der Schöllenschlucht führt die _____, die auch Stiebender Steg genannt wurde. Der Sage nach wurde die alte Brücke vom _____ erbaut, die neuere wurde 1830 vom Urner Karl Emmanuel Müller konstruiert. Sie ermöglichte den Fahrverkehr über den Gotthardpass. Heute ist sie nur noch _____ zugänglich. Der _____, mit dem der Sage nach der Teufel seine Brücke wieder zerstören wollte, musste der Autobahn weichen und wurde um etwa 130 Meter verschoben. Auf der Spitze des Felsblocks sind eine Urner- und eine Schweizerfahne angebracht.

Auch die _____ war wichtig für die Passierbarkeit der Schöllenschlucht. Diese führte über dem _____ einer Felswand entlang. Wie sie genau konstruiert war, ist noch nicht ganz geklärt. Die Brücke wurde durch das _____ ersetzt, das 1707 vom Tessiner Ingenieur Pietro Morettini in den Fels gesprengt wurde. Von hier aus ist auch das mächtige _____ erkennbar. Das zwölf Meter hohe orthodoxe Kreuz wurde 1899 anlässlich des 100-Jahre-Gedenktags in den _____ eingemeißelt. Es soll an den Vormarsch des Russenheeres unter General _____ erinnern, das den Naturgewalten und dem französischen Feind trotzte.

Wörter:

Felsen, Fussgängern, Gotthardsaumweg, Häderlisbrücke, Reussufer, Streitigkeiten, Suworow, Suworow-Denkmal, Teufel, Teufelsbrücke, Teufelsstein, Twärenbrücke, Unwetter, Urnerloch, Zollstation

AB 7 Der Tourismus in Andermatt

Andermatt als Tourismusort

Andermatt ist nebst dem Militär hauptsächlich auf den Tourismus ausgerichtet. Das Gebiet ist relativ schneesicher. So sind Skipisten, Schlittelwege und für die Langläufer Loipen in der näheren Umgebung. Aber auch im Sommer finden die Touristen ein vielseitiges Angebot vor: Fischen, Golf, Biken, Nordic Walking Klettern/Bergsteigen und Tennis. Trotz des reichhaltigen Angebotes gingen in den letzten Jahren im Bereich Tourismus, aber vor allem auch beim Militär viele Arbeitsplätze verloren. So zogen vermehrt die Leute weg, um bessere Berufschancen zu erlangen.

Ein neues Projekt sorgt dafür, dass Andermatt häufig in den Medien anzutreffen ist. Der Ägyptische Milliardär Samih Sawiris und seine Hotelgruppe Orascom Hotels & Development (OHD) planen in Andermatt den Bau eines Tourismusresort mit Hotels, Ferienhäusern, Ferienwohnungen, einem 18-Loch-Golfplatz, sowie verschiedene Sport- und Wellnessanlagen. Das Problem bei der Realisierung des Tourismusprojekts ist der Flächenbedarf. Dieser übersteigt nämlich im Moment noch die bestehenden Baukapazitäten. So würde der Golfplatz zum Beispiel in der Landwirtschaftszone gebaut.

Vor- und Nachteile des Tourismusprojekts:

Vorteile	Nachteile

Aufträge:

1. Überlegt euch in Gruppen, welche Vor- und Nachteile das Projekt der OHD für die Bevölkerung von Andermatt mit sich bringt!
2. Rollenspiel! Teilt eure Gruppe (mind. 5) in Befürworter und Gegner des Projekts ein (siehe Beispiele unten). Startet nun eure Diskussionsrunde und verwendet die erarbeiteten Argumente. Führt eure Diskussionsrunde vor der Klasse vor.
Beispiele für Rollen: Familie Gerber (Touristen), Herr Wipfli (Einwohner), Frau Tresch (Verkäuferin in Andermatt), Herr Baumann (Landwirt in Andermatt), Frau Gamma (Hotelbesitzerin), Herr Mattli (Bauverwalter), Herr Walker (Politiker),...usw.

Raumplanung- Wofür?

Leute, die bauen wollen, müssen zuerst das ganze Projekt durchplanen und Anträge stellen. Oft müssen sie ihre Planungen abändern oder Anträge zurückziehen; denn nicht überall darf gebaut werden. Es stellt sich nun die Frage, wofür es die Raumplanung braucht: Die Bevölkerung konzentriert sich zunehmend in der Stadt. Da immer mehr an Fläche in Aussenquartieren und nahen Gemeinden überbaut wird, geht Kulturland verloren, was sich sowohl für die Landwirtschaft und auch für die Menschen, die Erholung suchen, als nachteilig erwies. Durch die Entkoppelung von Arbeitsplatz und Wohnort wird Pendlerverkehr erzeugt, der ein gut ausgebautes Verkehrsnetz benötigt. Dieser belastet aber durch Lärm und Schadstoffe die Umwelt. Während ausgedehnte Landstriche verstädtert werden, leiden besonders abgelegene Bergtäler unter der Abwanderung. Besserung erhofft man sich durch die Tourismusförderung, die aber auch den Nachteil mit sich bringt, dass bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen durch Zweitwohnungen planlos überbaut werden.

Es ist nun die Aufgabe der Raumplanung, solchen Problemen entgegen zu wirken und sicher zu stellen, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Mit den Zielsetzungen wie „Siedlungsentwicklung nach innen“ und „Siedlungsbegrenzung“ wird angedeutet, dass in Zukunft das Überbauen von weiterem Kulturland möglichst gebremst werden soll. Siedlungen sollen sich nicht mehr strukturlos ausdehnen, sondern auf geeignete Standorte im Siedlungsinne umgelenkt werden.

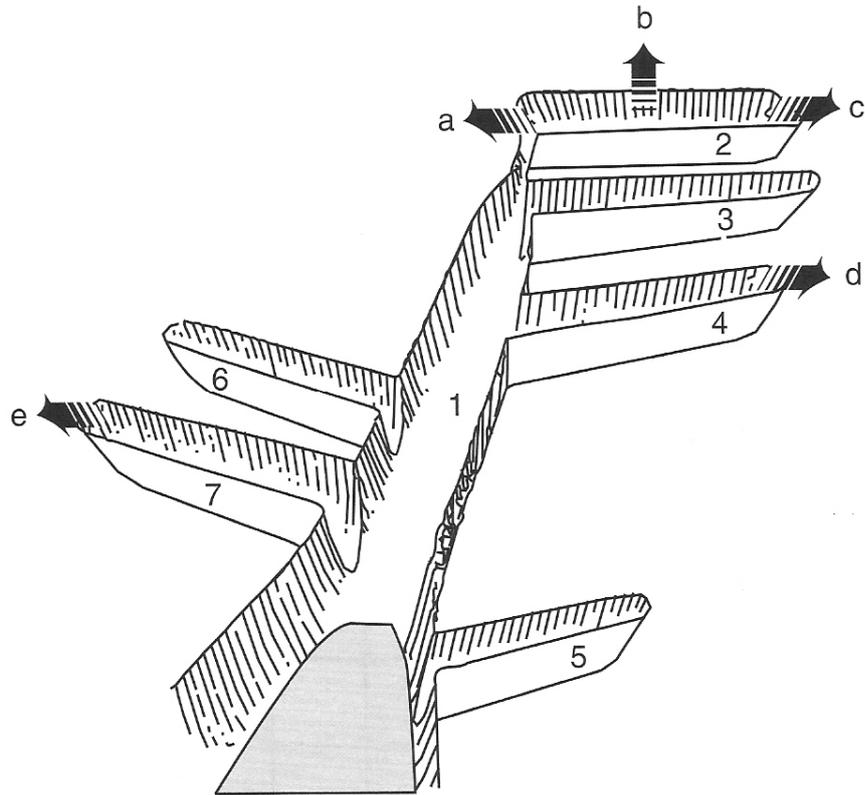


Oben: Hotelkomplex in Gstaad- Saanen. Um ins Dorfbild zu passen werden hier auch neuere Hotels als „Jumbo-Chalets“ gebaut.

AB 8 Atlasübung Reusstal

Das Reusstal und seine Seitentäler

Benenne mit Hilfe des Atlas die Täler und Pässe!



Täler:

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____
- 7 _____

Pässe:

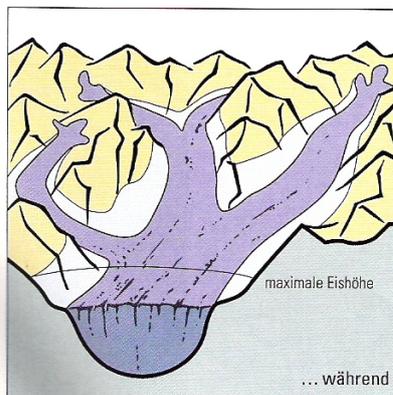
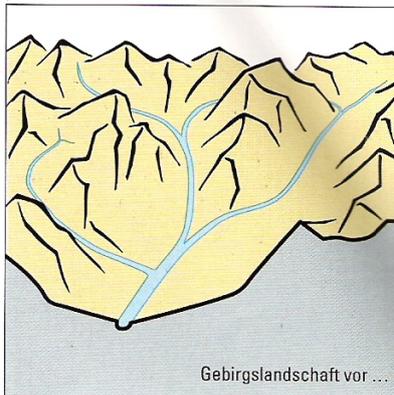
- a _____
- b _____
- c _____
- d _____
- e _____

Wie entstehen eigentlich Täler und Schluchten?

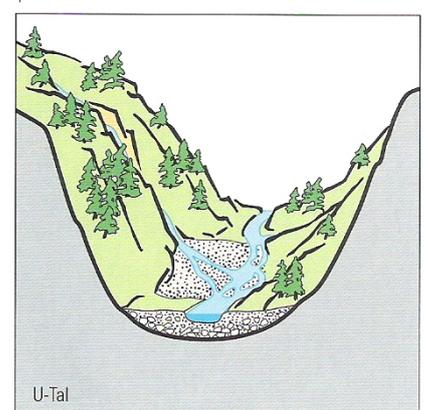
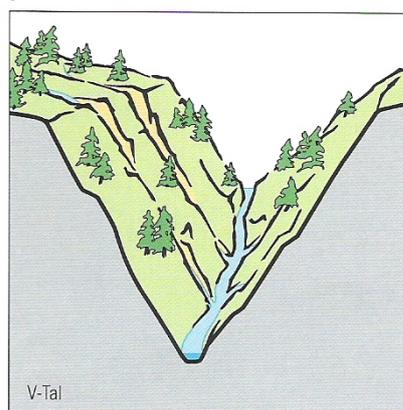
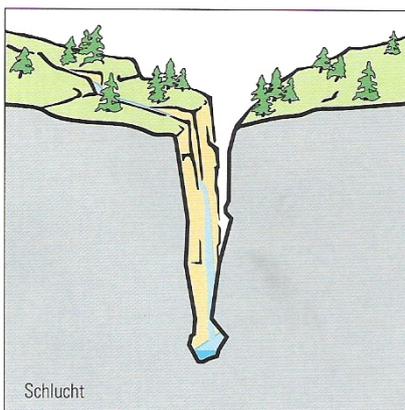
Die Nährgebiete der Gletscher liegen über der Firngrenze, wo mehr Schnee fällt als im Sommer durch die Wärme schmelzen kann. Der Gletscher wächst und gleitet talwärts. So gelangt er in wärmere Regionen - ins Zehrgebiet – und schmilzt ab. Auf seinem Weg ins Tal muss sich der Gletscher durch enge Täler mit wechselndem Querschnitt zwingen. Heute sind die Gletscher nur noch in sehr hohen Regionen der Schweizer Alpen anzutreffen. Früher war das anders. Vor allem die mächtigen Gletscher der Eiszeit, die zum Teil bis ins Mittelland vordrangen, haben die Alpen geprägt. Die Abtragung (Gletschererosion) hat viele Geländeformen verändert: Täler wurden ausgeweitet und Berge wurden abgeschliffen (Schliffgrenze).

Unten ist der Vorgang der Vergletscherung dargestellt. Die drei Bilder zeigen eine Gebirgslandschaft vor, während und nach der Vergletscherung. Der Gletscher schleift mit Hilfe der Grundmoräne sein Bett aus und reißt Teile seiner Felsunterlage mit. Da er, im Gegensatz zum fließenden Wasser, auch die Talflanken bis zur Schliffgrenze hinauf bearbeiten kann, entsteht durch seine Tätigkeit ein U-Tal.

Vergletscherung:



Talformen



Nach Niederschlägen sammelt sich das Wasser in feinsten Rinnen, in Bächen und in Flüssen. Dank seiner wachsenden Stosskraft beginnt es, sich in die Tiefe zu graben. Es entstehen nun enge Schluchten, steilwandige V-Täler oder weite Sohlentäler, je nach Härte und Lagerung der Gesteine, nach Wassermenge, Geschiebeführung und Gefälle. Das letzte Bild zeigt wiederum ein U-Tal, welches durch Gletscher gebildet wird.

Das Urserental

Von der Furkapasshöhe aus fällt das Tal der Furkareuss bis in die Nähe von Realp. Hier schliesst die Sohle des Urserentals an und zieht sich mit schwachem Gefälle bis Andermatt. Für das inneralpine Longitudinaltal resultiert eine Gesamtlänge von 22 Kilometern. Diese teilen sich so auf: Tal der Furkareuss: 6,5 km, das eigentliche Urserental: 9 km und das anschliessende Tal der Oberalpreuss: 6,5 km.

Als wichtige, grössere Nebentäler seien das Witenwassertal bei Realp, das Unteralpental bei Andermatt, sowie das für den Saumverkehr über den Gotthard wichtige Tal der Gotthardreuss bei Hospental erwähnt. Alle diese Täler steigen von Süden her ab. Die enge Schöllenen-schlucht bei Andermatt ist der Nordausgang des Urserentales.

1. Wie ist die Talform des Urserentals entstanden?

2. Begründung?



Links: Das Urserental zwischen Andermatt und Hospental. In diesem Gebiet wird noch immer intensiv Landwirtschaft betrieben.

Aufträge:

1. Was denkst du, wie die Talform des Urserentals entstanden ist? Welche Möglichkeiten gibt es?
2. Begründe deine Antwort! Gibt es vielleicht noch Spuren, die deine Vermutungen unterstützen könnten?

AB 11 | **Beobachtungsauftrag Mätteli/Brüggloch**

1. Wie ist die Talform des Gotthardreusstals entstanden? Begründung?

2. Welche Hinweise auf Lawinen und Steinschläge findest du?

3. Was fällt dir am Bach/Fluss (Gotthardreuss) auf? Wie könnte die Form des Gewässers entstanden sein?



Links: Ein Schwemmkegel im Gotthardreusstal beim Mätteli zwischen Hospental und Brüggloch. Der Kegel ist mit Grünerlen bewachsen, die sich oft an lawinengefährdeten Hängen ausbreiten

LT 5 Lesetext Gotthard-Hospiz

Geschichte

Um 1200 liess das Kloster Disentis auf der damals Mons Elvelinus oder Urserenberg genannten Passhöhe ein Gotteshaus erbauen, welches der Mailänder Bischof dem Heiligen Godehardus weihte. Im Hospiz entstand 1685 ein Kloster. Die Kapuzinermönche betreuten die Reisenden, die beim Hospiz um Obdach nachsuchten. Die Tradition wurde auch von der Familie Lombardi aus Airolo weitergeführt, die ab 1848 die Leitung des Hospizes übernahm. So fanden noch 1879 über 18'000 Reisende unentgeltliche Aufnahme und wurden verköstigt. Im Jahre 1838 baute der Kanton Tessin Zollgebäude mit Stall- und Lagerräumen. Das Gasthaus Monte Prosa wurde 1866 errichtet. 1972 wurde dann das Hospiz durch die Stiftung Pro St. Gotthard angekauft.

Sehenswürdigkeiten

Beim Hospiz gibt es zwei Museen. Seit 1986 ist das **Nationale Gotthard Museum** in den ehemaligen Lagerräumen untergebracht. Es bietet mit verschiedenen Dokumenten und Bildern Einblicke in die Verkehrs- Wirtschafts- und Kulturgeschichte des Gotthardpasses. 1998 wurde zudem das **Festungsmuseum** eröffnet. Das Hospizwerk bot einst Platz für 460 Soldaten, wurde nach dem zweiten Weltkrieg für Verteidigungszwecke jedoch unbrauchbar. Es wurde lange aber noch als Truppenunterkunft genutzt. Auch zwei Denkmäler sind beim Hospiz zu finden: Das **Reiterstandbild von General Suworow** und das **Fliegerdenkmal** für den Waadtländer Flieger Adrien Guex von 1928. Die Skulptur wurde von Fausto Agnelli gefertigt.

Steigt man die alte Strasse hinunter, gelangt man zur **Totenkapelle**. Sie soll über einer Grube stehen, die zur letzten Ruhestätte für manchen in der Lawine verunglückten Reisenden unbekannter Religion wurde. Der Verputz im Innern trägt russische Inschriften aus dem Jahre 1799, als sich die französischen und die österreichisch-russischen Truppen am Gotthard erbittert bekämpften.

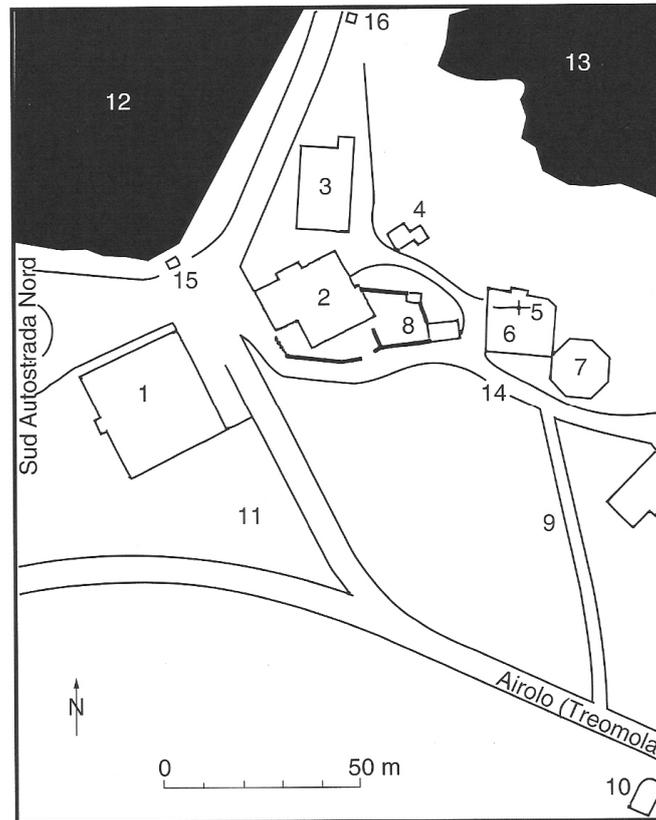


Woher hat der Gotthard eigentlich seinen Namen?

Der im Jahre 961 geborene Benediktinerabt war Bischof von Hildesheim. Er veranlasste den Bau des Doms und der Kirche Sankt Michael in Hildesheim. Der Heilige Gotthard starb im Jahre 1038 und wurde fast genau 100 Jahre später (1131) heilig gesprochen. Als Schutzheiliger gegen Gicht, Rheuma und Pocken wurde er zum Beispiel auch in Österreich verehrt. In der klassischen Ikonographie wird er in Erinnerung an seine Fähigkeiten als Baumeister mit einer kleinen Kirche in der Hand dargestellt.

AB 12 Rundgang auf dem Gotthard-Hospiz

Plan des Gotthard-Hospizes



- 1. _____
- 2. _____
- 3. _____
- 4. _____
- 5. _____
- 6. _____
- 7. _____
- 8. _____

- 9. _____
- 10. _____
- 11. _____
- 12. _____
- 13. _____
- 14. _____
- 15. _____
- 16. _____

Auftrag:

- 1. Studiere den Plan des Hospizes. Versuche nun innerhalb einer halben Stunde die Gebäude und Gegenstände auf dem Bild zu benennen, indem du sie aufsuchst.

AB 13 Der Gotthard als Wasserscheide

Was ist eine Wasserscheide:

Allgemein gesagt ist eine Wasserscheide der Grenzverlauf der Einzugsgebiete für das abfließende Wasser zweier oder mehrerer benachbarter Flusssysteme. Die grosse Europäische Wasserscheide trennt die Zuläufe von Atlantik/Nordsee/Ostsee und Mittelmeer/Schwarzem Meer.

Aufträge:

1. Welche Flüsse entspringen im Gotthardgebiet? Schau auf einer Schweizer Karte nach!

2. In welche Meere münden diese Flüsse schliesslich? Dafür brauchst du eine Europakarte.

3. Die Schweiz wird oft als Wasserschlöss Europas bezeichnet. Was könnte damit gemeint sein? Bist du einverstanden?



Links: Dreifache Wasserscheide am Pass Lunghin bei Maloja

AB 14 *Silbenrätsel*

Silbenrätsel Gotthard-Hospiz

1. Hier wurden jene Reisende bestattet, die in Lawinen verunglückten und deren Religion unbekannt war. _____
2. Beim Hospiz steht auch ein _____ für den Flieger Adrien Guex.
3. Er ist für die geschliffene Rundhöckerlandschaft auf dem Gotthard verantwortlich. _____
4. Das Hospizwerk wurde nach dem Zweiten Weltkrieg für Verteidigungszwecke unbrauchbar. 1998 wurde es deshalb zum _____ umfunktioniert.
5. In welches Meer fliesst die Rhône? _____
6. So wird die Alte Passstrasse genannt, die 4,5 Kilometer lang ist und stolze 24 Kehren hat. _____
7. Der Gotthardpass wurde nach dem Heiligen Godehardus benannt, der Bischof in _____ war.
8. Dieses Kloster liess auf der Passhöhe des Gotthards um 1230 ein Gotteshaus bauen. _____
9. So wurde der Gotthard früher auch genannt: Mons _____
10. Die grosse Reiterstatue beim Hospiz ist diesem russischen General gewidmet. _____

Silben:

Denk – des – Di – El – Fes - Glet – heim - Hil - ka – la - le – li - mal – meer - Mit – mo
- muse – nus – pel - row - scher – sen - Su – tel - ten – tis - To – Tre – tungs - um –
ve - wo

AB 15 **Die Entwicklung von Airolo**

Airolo

Airolo ist eine politische Gemeinde im Bezirk Leventina des Kantons Tessin. Zur Gemeinde gehören zudem die Dörfer Brugnasco, Madrano, Fontana, Valle und Nante. Die Ortschaft liegt auf einer Höhe von 1'175 m.ü.M. Im Jahre 2005 betrug die Einwohnerzahl 1'628. Airolo ist Göschenen sehr ähnlich. Auf dem Gemeindegebiet liegen die Südportale der beiden Gotthardtunnel. So wurde auch Airolo von dem Transitverkehr über Jahrhunderte hinweg geprägt. Trotz der Belastung durch den Verkehr ist das Dorf ein bekannter Ferienort. Es war der erste Skisportort im Tessin und ist bis heute der bedeutendste im Kanton geblieben. Neben dem Verkehr und dem Tourismus sind auch das Militär und eine Metallverarbeitungsfabrik wichtig für die Wirtschaft Airolos.

Die Entwicklung Airolos



Links: Airolo von Motto Bartola aus

Aufträge:

1. Du kennst die Entwicklung von Göschenen. Was vermutest du, wie sich das Dorf Airolo entwickelt hat?
2. Suche im Internet oder in einem Lexikon nach den Einwohnerzahlen von Airolo. Lassen sich deine Vermutungen bestätigen?
3. Gibt es Unterschiede zwischen Airolo und Göschenen? Wie siehst du die Zukunft Airolos?

AB 16 Vorteile- Nachteile**Der Gotthardverkehr**

Der Gotthardverkehr hat sich in den letzten Jahrhunderten stets verändert. So wurde die Reisezeit zwischen Basel und Mailand massiv verkürzt, als die Fahrstrasse über den Gotthard eröffnet wurde und Kutschen verkehren konnten. Aber auch der Eisenbahntunnel oder die Autobahn brachten einschneidende Veränderungen mit sich. Die Frage ist nun, ob diese Veränderungen ausschliesslich positiv waren oder ob sie auch Nachteile haben.

1. Vergleich: Kutschen – Autos

Welche Vorteile haben Kutschen gegenüber Autos? Beziehe die Umwelt auch mit ein.

Vorteile	Nachteile

2. Vergleich: Passstrasse – Autotunnel

Welche Vorteile hat die Passstrasse gegenüber dem Autotunnel? Beziehe auch die Umwelt mit ein.

Vorteile	Nachteile

LT 6 Reisen früher und heute

Reisen früher (in der Postkutsche):

Aus dem Postkutschenfahrplan von 1850:
Strecke Basel-Mailand

1. Tag

Basel ab 07.30
Liestal an 09.20
Buckten ab 10.50
Olten ab 12.20
Zofingen an 13.05
Mittagessen
Zofingen ab 13.35
Sursee ab 15.55
Luzern an 18.05
Nachessen; Übernachten
Frühstück

2. Tag

Luzern ab 05.00
Flüelen an 07.45
Imbiss
Flüelen ab 08.00
Altdorf ab 08.30
Intschi ab 10.05
Andermatt an 13.05
Mittagessen
Andermatt ab 13.30
Gotthard-
Hospiz ab 16.05
Airolo an 17.20
Imbiss
Airolo ab 17.40
Faido ab 19.15
Bodio ab 20.35
Osogna ab 21.40
Bellinzona an 23.05

3. Tag

Bironico ab 01.35
Lugano ab 03.25
Mendrisio ab 05.10
Camerlata an 07.00
Frühstück
Camerlata ab 07.40
Mailand an 08.55

Reisen heute (im Zug):

Aus dem Fahrplan der SBB 2007:
Strecke Basel-Mailand

1. Tag

Basel ab 09.07
Zürich an 09.58
Zürich ab 10.09
Zug ab 10.32
Arth-
Goldau an 10.48
Bellinzona ab 10.52
Lugano ab 12.38
Chiasso ab 13.05
Como S. Giovanni ab 13.48
Mailand an 14.35



Abb. Oben: Mit der Postkutsche über den Gotthard.
Heute dienen solche Fahrten eher dem Tourismus als
dem Passverkehr.

Reisebericht von Andreas Ryff

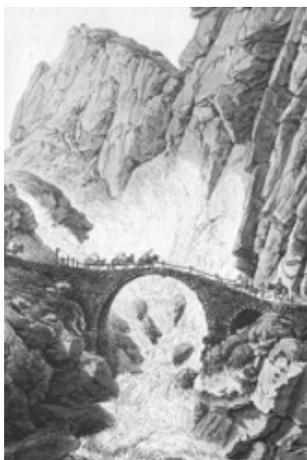
Im Mai 1587 reiste der Handelsherr Andreas Ryff aus Basel über den Gotthard. Seine Eindrücke hielt er in seinem bekannten *Reisebüchlein* fest. Im folgenden Ausschnitt wird die Schöllenschlucht beschrieben :

„...Von Gestenum (Göschenen) zeucht man dann die Schellenen vollens auff, do an etlichen orthen gewölbte brucken über die Ryss gehen, dass man hinniber und wieder heriber muoss. Do rouschet und tobet das wasser so grousam, dass es einen, der solches nie gesehen, erschreckt, biss man schier gar uf die Schellenen hinauff kompt; do ist ein gächer , hocher stalden, durchauss mit steinen besetzt, von einer gewelbten brucken hinauff bis an ein eck oder scharpfe ranck des felsens, do kompt man stracks unversechens zuo des teiffels brucken...zur rechten handt rouschet und rumpplet das wasser der Ryss einem hoch über die felsen herab entgegen; grad under der brucken falt ess wider tieff über einen felsen hinab und ist die brucke über 5 oder 6 schuoch nit breit...und stypt das wasser so seer doselbsten von wegen hohen und wilden vahlst (Fall), dass es einem rauch oder tanff und näbel gleich sicht...“

Die Teufelsbrücke hat Andreas Ryff besonders eindrücklich beschrieben:

„...keiner ist si mannlich, ders nit gesehen, wann we so eilents unversechens umb das eck des felsens darzuo kompt und über dise hoche schmale brucke muoss, der nit erschrecke und sich darob nit etwas entsetze, sonderlich dieweyl keinen länen und nebenwend doran sind, wie man auch keine do machen kann dieser ursachen: das landtvolck muoss doselbsten all ihr bouw und brenn holtz die Schellenen uff und über dise brucken schleiffen, was sy in der wilde Urseren un Hoschpital brouchen wellen, da sonst do kein holtz vorhanden ist. Und wenn sy mit einem boum oder holtz uf die brucken kommen, so miesen sy das holtz uf der brucken strags von mittag gegen niedergang der sonnen, also gantz unss krytz wenden und khören von wegen der krummen stross und ist anders kein mittel do, dass man also diser ursach halben keine länen oder wend an der brucken haben kann...“

(aus: Wyss-Niederer. Sankt Gotthard- Via Helvetica.)





Johann Wolfgang Goethe

Johann Wolfgang Goethe kam am 28. August 1749 in Frankfurt zur Welt. Er war das erste Kind der Eltern Johann Casper und Catharina Elisabeth. Durch diese erhielt er auch eine weltmännische Ausbildung. So lernte er von seinem Vater Klavierspielen, Reiten und Fechten, was damals wichtige Fertigkeiten waren. Privatlehrer unterrichteten ihn in Italienisch, Englisch, Latein, Hebräisch und Mathematik. Mit 16 Jahren begann er ein Jurastudium in Leipzig. Er beschäftigte sich aber fast mehr mit den Naturwissenschaften als mit den Gesetzen. Nach dem Abschluss seines Studiums im Jahre 1772 wurde Goethe Rechtsanwalt in Frankfurt. Doch er widmete sich lieber der dichterischen Arbeit. So entstanden unzählige

Romane wie „Götz von Berlichingen“ oder „die Leiden des jungen Werther“. 1806 heiratet Goethe Christiane Vulpius, nachdem er 18 Jahre lang mit ihr liiert war und sie bereits mehrere gemeinsame Kinder hatten. Er starb am 22. März 1832 in Weimar. Goethe gilt als bedeutendster deutscher Dichter und als herausragende Persönlichkeit der Weltliteratur.

Goethes Schweizerreisen

Im Juni 1775 machte Johann Wolfgang Goethe seine erste Schweizerreise, die ihn bis zur Gotthardpasshöhe hinauf führte. Seine Begeisterung für die Alpenwelt ist heute noch in seiner Beschreibung unvermindert spürbar. Besonders das Urserental hatte es ihm angetan: „...Der mässig schäumende Fluss schlängelte sich hier milde durch ein flaches, von Bergen zwar umschlossenes, aber doch genugsam weites, zur Bewohnung einladendes Tal. Über dem reinlichen Örtchen Urseren (Andermatt) und seiner Kirche, die uns auf ebenem Boden entgegenstanden, erhob sich ein Fichtenwäldchen, heilig geachtet, weil es die am Fuss Angesiedelten vor höher herabrollenden Schneelawinen schützte. Die grünenden Wiesen des Tales waren wieder am Fluss mit kurzen Weiden geschmückt; man erfreute sich hier einer lange vermissten Vegetation... An der Matte fand sich der berühmte Ursener Käse, und die exaltierten jungen Leute liessen sich einen leidlichen Wein trefflich schmecken, um ihr Behagen noch mehr zu erhöhen...“

Goethes Erlebnisse und Beschreibungen der Gotthardgegend- er bereiste die Schweiz noch zwei weitere Male in den Jahren 1779 und 1797- fand im „Wilhelm Tell“ seines Freundes Friedrich Schiller, der dieses Land selbst nie gesehen hatte, einen deutlichen und mit den örtlichen Tatsachen übereinstimmenden Niederschlag.

Quelle: Wyss- Niederer. Sankt Gotthard, S. 53.

Das Urserental im Wandel

Der älteste urkundlich belegbare Namen der Talschaft ist Ursaria (1234). Der Name geht wahrscheinlich auf romanische Ursprünge zurück und bedeutet so viel wie Bärenental. Dem entspricht das alte Wappen der Talschaft: Ein in Grün steigender schwarzer Bär mit weissem Kreuz auf dem Rücken. Das Kreuz steht für die ehemalige Zugehörigkeit zum Kloster Disentis. Man nimmt an, dass die frühesten Siedler aus dem Vorderrheintal stammende Bergbauern waren, die nach Urseren kamen, um mit ihren Herden den Sommer zu verbringen. Verschiedene Namen, wie zum Beispiel Hospental (von *hospitaculum*), lassen sich auf diese romanische Bevölkerung zurückführen. Nach und nach entwickelte sich dieser temporäre Aufenthalt zu einem dauerhaften. Ungefähr um das Jahr 800 kam Urseren an das Kloster Disentis und verblieb bis 1283 unter dessen Oberhoheit. Die Kirche von Altchilch- Andermatt ist ein sichtbares Zeichen des damaligen Disentiser Einflusses.



Zwischen 1170 und 1190 wanderten die aus dem Oberwallis stammenden Walser über den Furka ein. Somit begann eine „Germanisierung“ der Talschaft. Bedingt durch die Unwegsbarkeit bestanden nur lose Kontakte mit dem Reusstal unterhalb der Schöllenen. Dagegen wurden zweifellos schon die Verbindungen über den Gotthard zum Tessin gepflegt. Für den Gütertausch waren die Urserer stark auf die lombardischen Märkte ausgerichtet. Sie tauschten im Süden ihre Viehzüchterzeugnisse mit lebensnotwendigen Nahrungsmitteln und Gütern. Die Volkskunde kann für den Einfluss aus Süd, Ost und West mehrere Belege aufzeigen.

Die Eröffnung der Wege durch die Schöllenen im 12. Jahrhundert änderte die Situation des Urserentals von Grund auf. Der eigentliche Gotthardverkehr blühte auf, die Nord-Südbeziehungen wurden viel intensiver als die nach Osten und Westen. Die Folge davon war eine Entfremdung von Disentis. Die bisher in Bezug auf wirtschaftlichen, politischen und kirchlichen Einfluss relativ abgeschlossene Talschaft trat nun in Kontakt mit Uri. Schon bald benutzte Uri die neue Transitroute durch Urseren über den Gotthardpass und gewann politischen Einfluss im Tessin. Urseren wurde sich langsam seiner Position bewusst und erwarb im Jahre 1382 die Reichsunmittelbarkeit, blieb in Bezug auf Gesetzgebung, Verwaltung und Gericht unabhängig und wurde zur kleinen alpinen Republik. 1410 schloss die Talschaft Urseren mit dem Kanton Uri ein ewiges Landrecht und gelangte so zur Alten Eidgenossenschaft. Uri übernahm als Schirmort die Vertretung gegen aussen, Urseren blieben im Inneren jedoch weitgehende Freiheiten. Erst um 1803 wurde die Talschaft Bestandteil des Kantons.

10. Literaturangabe

10.1 Bibliografie

AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit, Streifzüge durch Geschichte und Archäologie des Kantons Tessin.

Burri, Klaus. Schweiz, Suisse, Svizzera, Svizra, Geografische Betrachtungen. Lehrmittel der Interkantonalen Lehrmittelzentrale, Zürich. 1995.

Gruber, Herbert (Herausgegeben von den Naturfreunden Schweiz). Kulturweg Alpen. Zu Fuss VOM Lac Léman ins Val Müstair. Limmat Verlag, Zürich. 2001. 3. Auflage.

Gutersohn, Heinrich. Geographie der Schweiz, In drei Bänden. Band II, Alpen, 2. Teil. Kümmerly & Frey, Geographischer Verlag, Bern. 1964.

Hasler, Martin und Egli, Hans- Rudolf (Hrsg.). Geografie. Wissen und verstehen. Bern. 2004.

Hoffmann, Arno. Gotthardroute. Basel- Gotthard- Chiasso. 20 Routenbeschreibungen. Kümmerly + Frey, Geographischer Verlag, Bern. 1980.

Lüönd, Karl und Iten, Karl. Das grosse Buch vom Gotthard. Kümmerly + Frey, Geographischer Verlag, Bern. 1980.

Nethig, Hans Peter. Der Gotthard, Eine Pass- und Verkehrsgeschichte. Ott Verlag, Thun. 1990. 4. Auflage.

Press, Frank und Siever, Raymond. Allgemeine Geologie, Einführung in das System Erde. Spektrum Akademischer Verlag Heidelberg, Berlin. 2003. 3. Auflage.

Primas, Margarita (u.a.). Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. Siedlungen und Funde der ur- und frühgeschichtlichen Epochen. R[udolf] Habelt Verlag, Bonn. 1992.

Tanner, R.P. Geopolitische Dynamik und Verkehr im ehemaligen Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau. Geographica Bernensia G76, Bern. 2007.

Valance, Marc (u.a.). Gotthard. Das Hindernis verbindet. Werd Verlag, Zürich. 2003.

Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard, Via Helvetica. Editions Ovaphil S.A., Lausanne. 1979.

10.2 Internetseiten

Kartenausschnitte:

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (Website: www.ivs.admin.ch): <http://ivs-gis.admin.ch> Zugriffsdatum: 28.07.07

Für Göschenen:

- Offizielle Website der Gemeinde Göschenen: www.goeschenen.ch
Zugriffsdatum: 17.03.07

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Göschenen: de.wikipedia.org/wiki/Goeschenen
Zugriffsdatum: 17.03.07

- Historisches Lexikon der Schweiz, Göschenen: hls-dhs-dss.ch/textes/d/D697.php
Zugriffsdatum: 17.03.07

Für Andermatt:

- Offizielle Website der Gemeinde Andermatt: www.gemeinde-anderlatt.ch
Zugriffsdatum: 09.03.07

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Andermatt: de.wikipedia.org/wiki/Andermatt
Zugriffsdatum: 07.03.07

Für Hospental:

- Andermatt-Tourismus, Hospental: www.anderlatt.ch
Zugriffsdatum: 07.03.07

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Hospental: de.wikipedia.org/wiki/Hospental
Zugriffsdatum: 07.03.07

Für Gotthard- Hospiz:

- Offizielle Website des Gotthard- Hospizes: www.gotthard-hospiz.ch
Zugriffsdatum: 27.02.07

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Gotthard: de.wikipedia.org/wiki/Gotthard
Zugriffsdatum: 27.02.07

Für Airolo:

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Airolo: de.wikipedia.org/wiki/Airolo
Zugriffsdatum: 19.03.07

- Historisches Lexikon der Schweiz, Airolo: hls-dhs-dss.ch/textes/d/D2065.php
Zugriffsdatum: 19.03.07

Für ViaStoria:

- Offizielle Website der Via Stora, Zentrum für Verkehrsgeschichte. ViaGottardo:
www.viastoria.ch/D/Kulturwege/ViaGottardo.htm
Zugriffsdatum: 17.03.07

Für AlpTransit:

- Offizielle Website der AlpTransit: www.alptransit.ch
Zugriffsdatum: 14.04.07

- Wikipedia, die freie Enzyklopädie, AlpTransit: de.wikipedia.org/wiki/Neue_Eisenbahn-Alpentransversalen
Zugriffsdatum: 14.04.07

- Website der ETH Life: <http://archiv.ethlife.ethz.ch/articles/tages/labor/IZM.html>
Zugriffsdatum: 02.08.07

-Geothermal Networks: www.geothermie.de/europaundweltweit/tunnel.jpg
Zugriffsdatum: 02.08.07

Für Geologie:

Offizielle Website des Gotthard- Strassentunnels:
www.a2-gottardo.ch/website_d/34d_anlage_geologie.htm
Zugriffsdatum: 02.08.07

10.3 Anderes

IVS- Dokumentation (Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz), ViaStoria:

Kanton Uri: UR 1 (UR 1 – UR 1.3.5)
UR 25 (UR 25 – UR 25.3.2)

Kanton Tessin (auf Italienisch): TI 6 (TI 6 – TI 6.2.5)

Werkstatt:

Spillmann, Jean- Claude und Räss, Ueli. Gotthard: Unterlagen für den individualisierenden und gemeinschaftsbildenden Unterricht. Zell: Verlag der Zürcher Kantonalen Mittelstufenkonferenz, Zürich. 1994.

Lehrplan:

Lehrplan für die Volksschule des Kantons Bern, 1995

10.4 Bildquellen

Abb. 1: www.viastoria.ch/D/Kulturwege/Via.htm

Abb. 2: Primas, Margarita. Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. S. 5

Abb. 3: Hasler, Martin. Geografie. Wissen und verstehen. S. 176

Abb. 4: de.wikipedia.org/wiki/Neue_Eisenbahn-Alpentransversalen

Abb. 5: www.geothermie.de/europaundweltweit/tunnel.jpg

Abb. 6: www.goeschenen.ch/tourismus/sommer/sehenswuerdig/sehenswuerdig.htm

Abb. 7: de.wikipedia.org/wiki/Göschenen

Abb. 8: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb. 9: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.10: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.11: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.12: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.13: www.gotthard-hospiz.ch/index/Sehenswuerdigkeiten/reiterstandbild.htm

Abb.14: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.15: Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. S. 7

Abb.16: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.17: www.ander matt.ch/de/kirche-m445/

Abb.18: www.ander matt.ch/de/dorfkern-rathaus-m443/

Abb.19: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.20: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.21: Eigene Photo, Besuch in Hospental: 08.07.07

Abb.22: Eigene Photo, Besuch in Hospental: 08.07.07

Abb.23: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.24: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.25: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.26: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.27: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.28: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.29: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.30: Burri, Klaus. Schweiz, Suisse, Svizzera, Svizra. Zürich. 1995. S. 35

Abb.31: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.32: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 05.10.06

Abb.33: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 06.10.06

Abb.34: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 06.10.06

Abb.35: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 06.10.06

Abb.36: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 06.10.06

Abb.37: Eigene Photo, Gotthardwanderung: 06.10.06

11. Anhang

11.1 Lösungen Arbeitsblätter

AB 1 (Der Gotthard): 1. Der Gotthard liegt ziemlich genau auf dieser Strecke. 2. Der Pass konnte lange nicht auf dem direkten Weg überquert werden, da vor allem die Schöllenen ein Hindernis bildete. Wer den Gotthardpass benutzen wollte musste deshalb mehrere Aufstiege in Kauf nehmen. Somit war er für andere Pässe, wie zum Beispiel die Bündner Übergänge keine Konkurrenz. 3. Das hat verschiedene Gründe. 1. Ist er eine wichtige Nord- Südverbindung. Wer die Ferien in Italien verbringen möchte kommt kaum um diesen Alpenpass herum. Das gilt nicht nur für die Schweizer, sondern auch für die ausländischen Touristen. Für viele umliegende Ortschaften ist dieser Tourismus beinahe überlebenswichtig. Viele sehen im Gotthard aber auch ein Stück Schweizer- Identität, da er für die Gründung der Eidgenossenschaft mitverantwortlich sein soll. Der Pass soll nämlich bei den Bündnissystemen der Urkantone eine Rolle gespielt haben.

AB 2 (Silbenrätsel Saumverkehr über den Gotthard):

1. Strusfuhr 2. Kehrordnung 3. Genossenschaften 4. Winter 5. Susten 6. Sustgebühren 7. Kaufleute 8. Landwirtschaft 9. Rohbaumwolle 10. Gotthardpass

AB 3 (Atlasübung Gotthardregion): 1. Luzern 2. Sarnen 3. Stans 4. Schwyz 5. Altdorf 6. Erstfeld 7. Amsteg 8. Wassen 9. Göschenen 10. Andermatt 11. Hospental 12. Realp 13. Airolo 14. Disentis 15. Innertkirchen

A: Klausenpass B: Sustenpass C: Oberalp D: Lukmanier E: Gotthard F: Furka G: Grimsel

AB 4 (Die Entwicklung von Göschenen): 2. Bevölkerung schwankt stark. Diese Schwankungen wurden durch Bauprojekten (1880: Eisenbahntunnel, 1960: Kraftwerk) verursacht. Viele Arbeiter zogen nach Göschenen, um dort an den Projekten zu arbeiten. 3. Die Bevölkerungszahlen sind dramatisch, viele Abwanderungen kann das Dorf nicht mehr verkraften. Man müsste das Dorf attraktiver machen, damit wieder mehr Leute nach Göschenen ziehen. So lange es nicht genug Arbeit gibt, wandern aber immer mehr (vor allem junge) Einwohner ab. Die Bevölkerung wird älter, was sich nicht gerade positiv auf die Attraktivität auswirkt. Der neue Gotthardtunnel gefährdet den Durchgangstourismus. Göschenen muss neue Projekte (Arbeitsplätze schaffen, Freizeitmöglichkeiten, usw.) starten, damit das Dorf die Bevölkerung halten kann. 4. Vor allem andere Bergdörfer in abgelegenen Tälern kennen das Problem von Abwanderungen und Überalterung.

AB 5 (Lückentext Sehenswürdigkeiten von Göschenen): Zollstation, Gotthardsaumweg, Häderlisbrücke, Streitigkeiten, Unwetter, Teufelsbrücke, Teufel, Fussgängern, Teufelsstein, Twärrenbrücke, Reussufer, Urnerloch, Suworow- Denkmal, Felsen, Suworow

AB 6 (Reliktsuche in Andermatt): 1. Sust (heute Ratshaus), verschiedene Gaststätten, Rossbrunnen, Spittel (heute Orts- und Talmuseum)... 2. Oberhalb von Andermatt ist ein Wald zu finden, der das Dorf vor Lawinen schützen soll. Der Bannwald ist nicht natürlich, sondern wurde vor einiger Zeit aufgeforstet. Im Gesamten gibt es relativ wenig Wald, da die häufigen Lawinen im Urserental der Vegetation zusetzen.

AB 7 (Der Tourismus in Andermatt): Vorteile: Schafft Arbeitsplätze, Bevölkerung profitiert von guter Infrastruktur, Schutz vor Abwanderungen,.... Nachteile: Bauland, Nahrungsmittel usw. kann teurer werden, Abhängigkeit von einem einzigen Wirtschaftszweig, viele Touristen, Bauland geht durch die Projekte verloren (Bsp. Golfplatz),....

AB 8 (Atlasübung Reusstal): 1. Reusstal 2. Urserental 3. Göschenental 4. Meiental 5. Isental 6. Maderanertal 7. Schächental a) Oberalp b) Gotthard c) Furka d) Susten e) Klausen

AB 9 (Das Urserental): 1. Das Urserental ist ein typisches U- Tal. Das heisst, dass es durch den Gletscher geformt wurde. 2. U- Tal, Haupt- und Nebentäler sind Trogtäler, zum Teil sind Gletscherschliffe erkennbar, Schlifffgrenze, Gendarme (vor allem im Oberalptal), zum Teil sind noch Gletscherzungen sichtbar, Rundhöckergruppe, zum Teil Seiten- und Endmoränen, da sich der Gletscher nicht gleichmässig zurückgezogen hat.

AB 10 (Reliktsuche in Hospental): 1. Gasthäuser (Bsp. Gasthaus St. Gotthard), Gotthardreussbrücke,... 2. 1.Airolo 2. Andermatt 3. Hospental 4. Göschenen

AB 11 (Beobachtungsauftrag Mätteli/ Brüggloch): 1. Der Gletscher formte das U- Tal. Einzelne Partien wurden auch von der Gotthard- Reuss gestaltet. 2. Steinhäufen, (Schwemmkegel), wenig Vegetation, Lawinenschütze an Scheunen usw. 3. Das Gewässer ist sehr verzweigt, da es je nach Wetter sehr unterschiedliche Mengen an Wasser führt. Im Tal hat es sehr viel Sedimentgestein. Der Untergrund ist auch ein Faktor für diese Verzeigungen. Solche Ausformungen können auch bei viel grösseren Flüssen entstehen.

AB 12 (Rundgang auf dem Gotthard- Hospiz): 1. Alte Sust (heute Museo Nazionale del San Gottardo) 2. Hotel San Gottardo 3. Jugendherberge und Kiosk 4. Waschhaus 5. Kapelle 6. Altes Hospiz 7. Stall (heute Käsekeller) 8. Standort des mittelalterlichen Hospizes 9. Alter Saumpfad 10. Totenkapelle 11. Parkplätze 12. Lago della Piazza 13. Lago dell' ospizio 14. Ehemaliger Vorplatz des Hospizes 15. Denkmal für den Flieger Guex 16. Statue der Madonna von Fatima

AB 13 (Der Gotthard als Wasserscheide): 1. Reuss, Rhone, Tessin und Rhein 2. Reuss: Via Aare in den Rhein, Rhein: Nordsee, Rhone: Mittelmeer, Tessin: Via Po in die Adria. 3. Der zentrale schweizerische Alpenraum bildet die kontinentale Wasserscheide. Hier im Gotthardmassiv entspringen viele Flüsse, die dann auch andere Länder in Europa durchfliessen. Die Bezeichnung ist also gar nicht so abwegig.

AB 14 (Silbenrätsel Gotthard- Hospiz): 1. Totenkapelle 2. Denkmal 3. Gletscher 4. Festungsmuseum 5. Mittelmeer 6. Tremola 7. Hildesheim 8. Disentis 9. Elvelinus 10. Suworow

AB 15 (Die Entwicklung von Airolo): Die Entwicklungen sind ähnlich wie in Göschenen, wenn auch nicht so dramatisch, da sich Airolo noch auf andere Wirtschaftszweige abstützen kann (Bsp. Metallverarbeitung). Airolo hat eine bessere Zukunft, da es erstens mehr Einwohner hat und zweitens ein bekannter Tourismusort ist. Göschenen könnte eventuell von Andermatt profitieren.

AB 16 (Vor- und Nachteile): 1. Vorteile: Umweltfreundlich, romantisch,... Nachteile: Autos sind schneller und ausdauernder.... 2. Vorteile: Bau weniger aufwändig, frische Luft und Aussicht, weniger Stau gefährdet, hilft vielleicht den Einheimischen?...Nachteile: weniger direkt, es sind mehr Höhenmeter zu bezwingen, es wird mehr Treibstoff verbraucht, im Winter nicht befahrbar (Lawinen, Räumungsarbeiten, usw.)...

11.2 Nachhaltigkeitsziele des Bundes

Umwelt Umweltqualität und natürliche Ressourcen		Wirtschaft Wohlstand und Zukunftsfähigkeit		Gesellschaft Human- und Sozialkapital	
1	Artenvielfalt erhalten	9	BIP pro Kopf erhalten bzw. steigern	19	Bildung, Lernfähigkeit erhalten und fördern
2	Klima, Ozonschicht schützen	10	Qualität und Effizienz der Infrastruktur und der Leistungen der öffentl. Hand erhalten und fördern	20	Gesundheit, Wohlbefinden, Sicherheit erhalten und fördern
3	Emissionen senken	11	Wertvermehrende Investitionsquote erhöhen	21	Freiheit, Unabhängigkeit, Individualität, Selbstverantwortung erhalten u. fördern
4	Landschaft, Kultur, Naturraum schützen und fördern	12	Langfristig tragbare Staatsverschuldung senken	22	Identität, Kultur erhalten und fördern
5	Wasser schützen	13	Ressourceneffizienz erhöhen	23	Werthaltung für Natur und Mitmensch fördern
6	Schädliche Einwirkungen vermeiden durch Stoffe, Organismen und Abfälle	14	Wettbewerbsfähigkeit erhalten und fördern	24	Solidarität, Gemeinschaft, soz. Zusammenhalt, Gerechtigkeit erhalten u. fördern
7	Energieverbrauch reduzieren	15	Qualitatives und quantitatives Arbeitskräftepotenzial erhalten und fördern	25	Offenheit, Toleranz, Wandlungsbereitschaft erhalten und fördern
8	Boden, Fläche, Fruchtbarkeit schützen und fördern	16	Innovationsfähigkeit und leistungsfähige Forschung erhalten und fördern	26	Soziale Sicherheit erhöhen, Armut senken
		17	Ordnungspolitische Rahmenbedingungen zum Wohle der Gesamtwirtschaft erhalten und fördern	27	Rechtssicherheit erhalten und fördern
		18	Wirtschaftliche Entwicklung des Südens und Ostens erhalten und fördern	28	Chancengleichheit, Gleichstellung, Partizipation erhalten und fördern

Quelle: „Kantonale Richtplanung und nachhaltige Entwicklung“ (Bern, 2001), S.21

11.3 Zielkriterien Richtplananpassung Andermatt

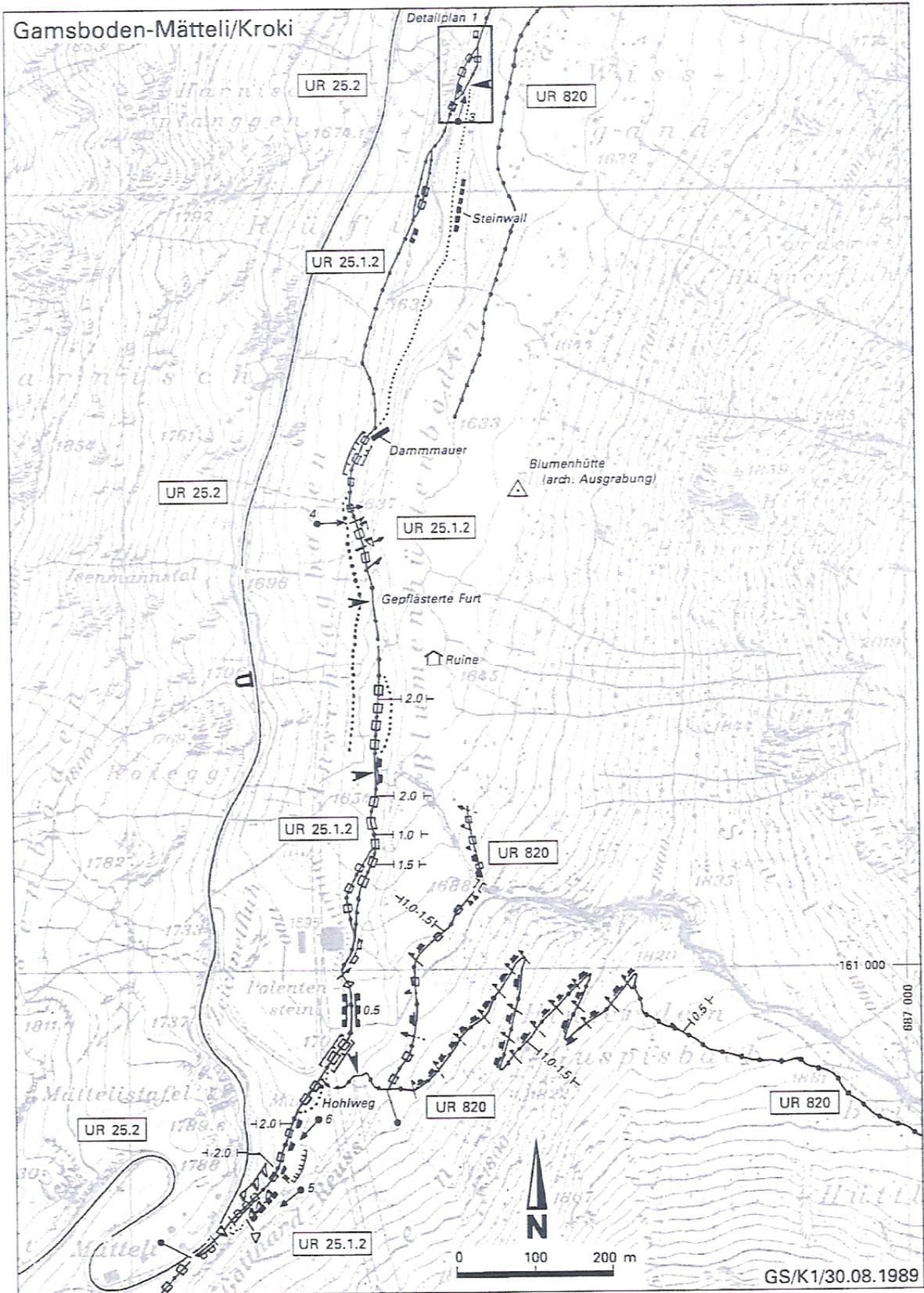
Nachhaltigkeitsziele Bund		Zielkriterien Richtplananpassung Andermatt
Umwelt		
1	Artenvielfalt erhalten	Schutz und Aufwertung der bestehenden, naturräumlichen Qualitäten im Landschafts- und Gewässerraum Ornithologische Vielfalt erhalten und fördern Schaffung von Biotopen (Ersatz-, Aufwertungsmassnahmen)
2	Klima, Ozonschicht schützen	Regionale Treibhausbilanz verbessern
3	Emissionen senken	Geringer relativer Energieverbrauch Einsatz erneuerbarer Energien fördern und erhöhen Optimale Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz Attraktivität für FussgängerInnen und Velofahrende
4	Landschaft, Kultur, Naturraum schützen und fördern	Einpassung der Baukubaturen Konzentration der Siedlungsfläche Berücksichtigung der Naturgefahren mit entsprechender Anordnung und Bauvorgaben Anpassung Hochwassersicherheit bezüglich Überflutung, Geschiebe und Murgänge
5	Wasser schützen	Wasserverbrauch Grundwasserschutz
6	Schädliche Einwirkungen vermeiden durch Stoffe, Organismen und Abfälle	Rohstoffverbrauch minimieren (Wertstoffrecycling)
7	Energieverbrauch reduzieren	Geringer relativer Energieverbrauch Einsatz erneuerbarer Energien fördern und erhöhen
8	Boden, Fläche, Fruchtbarkeit schützen und fördern	Konzentration der Siedlungsfläche Schutz und Aufwertung der bestehenden, naturräumlichen Qualitäten im Landschafts- und Gewässerraum Sanierung belasteter Böden, Altlasten (<i>gilt für Planungs- und Bau-phase</i>)

Wirtschaft		
9	BIP pro Kopf erhalten bzw. steigern	Einkommenssteigerungen bei Privaten (Haushalte und Unternehmen) erzielen
10	Qualität und Effizienz der Infrastruktur und der Leistungen der öffentlichen Hand erhalten und fördern	Sinnvolle Etappierungsschritte (<i>gilt für Planungs- und Bauphase</i>)
		Vernetzung mit anderen Siedlungsflächen
		Vernetzung mit bestehenden Frei- und Strassenräumen
		Effizienz und Finanzierbarkeit der öffentlichen Investitionen (Grob-erschliessung, Ver- und Entsorgung) in Bau und Betrieb
		Abwanderungseffekten entgegenwirken
	Soziale Infrastruktur erhalten und ausbauen	
11	Wertvermehrende Investitionsquote erhöhen	Interesse von Investoren an der Region steigern
12	Langfristig tragbare Staatsverschuldung senken	Verschuldung öffentlicher Haushalte (Gemeinden, Kanton) stabilisieren und senken
13	Ressourceneffizienz erhöhen	Verursacherprinzip durchsetzen, Gebührengestaltung
		Bessere Auslastung bestehender Infrastruktur
14	Wettbewerbsfähigkeit erhalten und fördern	Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Wirtschaftsraums erhalten und verbessern
15	Qualitatives und quantitatives Arbeitskräftepotenzial erhalten und fördern	Arbeitsplätze schaffen (Anzahl und Berücksichtigung der dazu benötigten Qualifikationen)
16	Innovationsfähigkeit und leistungsfähige Forschung erhalten und fördern	Innovative Tourismuskonzepte, regionale Impulse
17	Ordnungspolit. Rahmenbedingungen zum Wohl der Gesamtwirtschaft erhalten und fördern	Funktionsfähigkeit der lokalen und regionalen Märkte (z.B. Bodenmarkt) sicherstellen
18	Wirtschaftliche Entwicklung des Südens und Ostens erhalten und fördern	Keine
Gesellschaft		
19	Bildung, Lernfähigkeit erhalten und fördern	Bildungseffekte, Erfahrungszuwachs ausnutzen
		Innovationseffekt, Ansiedlung neuer KMU, Wirtschaftsförderung
20	Gesundheit, Wohlbefinden, Sicherheit erhalten und fördern	Berücksichtigung der Naturgefahren mit entsprechender Anordnung und Bauvorgaben
		Anpassung Hochwassersicherheit bezüglich Überflutung, Geschiebe und Murgänge
		Anpassung der Sicherheits- und Gesundheitsstrukturen (Schutz und Rettung, medizinische Versorgung)
21	Freiheit, Unabhängigkeit, Individualität, Selbstverantwortung erhalten und fördern	Keine
22	Identität, Kultur erhalten und fördern	Einmaligkeit des Konzepts (<i>gilt für Planungs- und Bauphase</i>)
		Integration des Resorts in das Ortsbild von Andermatt (<i>gilt für Planungs- und Bauphase</i>)
		Erhöhung der Standortattraktivität von Andermatt
		Qualität und Unverwechselbarkeit der öffentlichen Räume
	Ausgleich Winter- und Sommernutzung	
23	Werthaltung für Natur und Mitmensch fördern	Sozialverträglichkeit

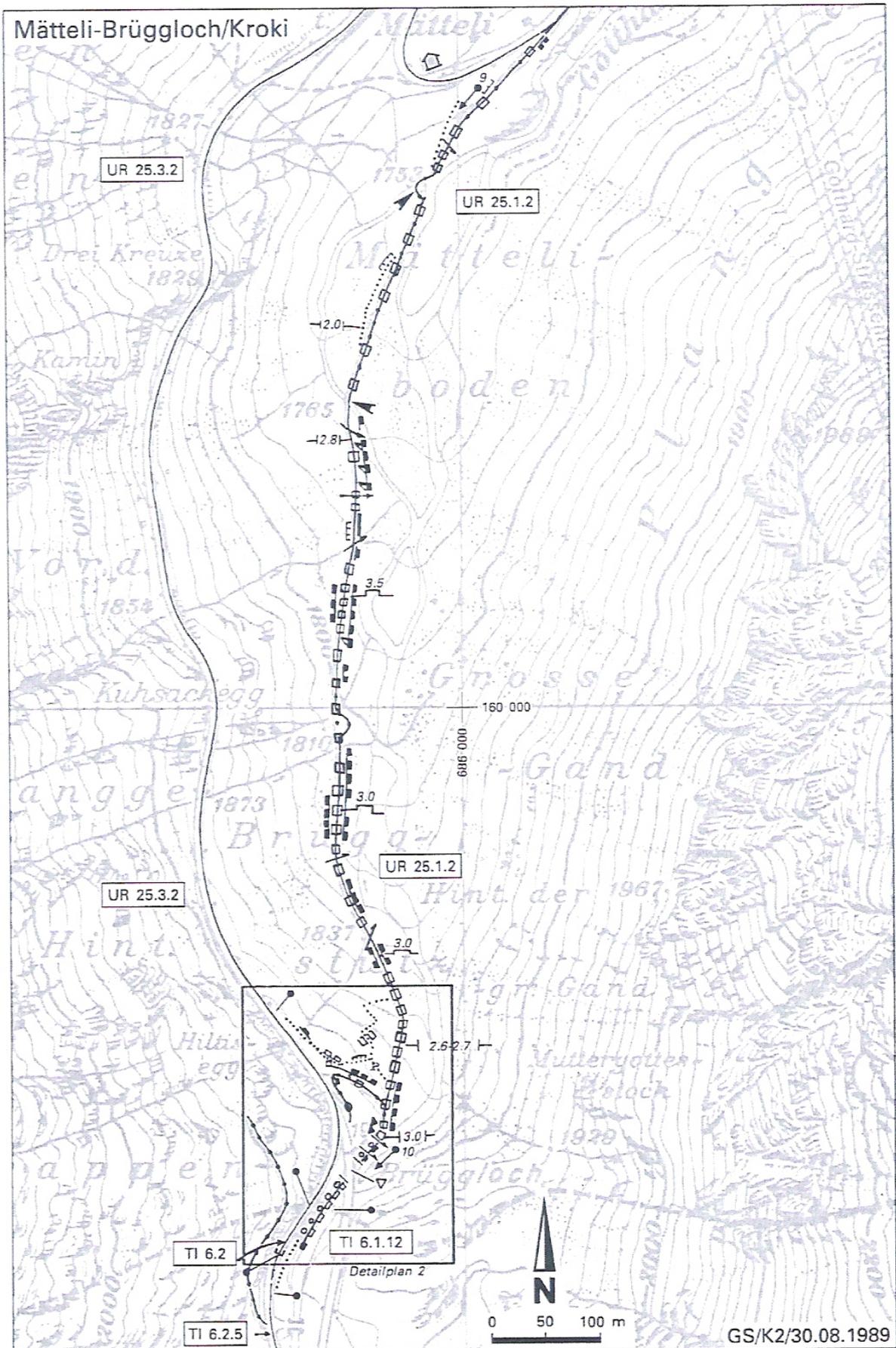
24	Solidarität, Gemeinschaft, sozialer Zusammenhalt, Gerechtigkeit erhalten und fördern	Eigene Quartierqualität
		Sicherheit
		Nutzungsangebot für die einheimische Bevölkerung
		Abwanderungseffekte
		Veränderung der Bevölkerungsstruktur
25	Offenheit, Toleranz, Wandlungsbereitschaft erhalten und fördern	Durchmischung der Bevölkerung, Kommunikation durch offene Planungsverfahren
26	Soziale Sicherheit erhöhen, Armut senken	Einkommenssteigerungen bei Privaten erzielen
		Veränderung der Einkommensverteilung, Einkommensausgleich
27	Rechtssicherheit erhalten und fördern	Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Planungsverfahren und des Betriebs der Anlagen
28	Chancengleichheit, Gleichstellung, Partizipation erhalten und fördern	Partizipationsmöglichkeiten, Stärkung der demokratischen Strukturen <i>(gilt für Planungs- und Bauphase)</i>

Quelle: www.gemeinde-ander matt.ch, Richtplananpassung Ursern, Nachhaltigkeitsbericht. S. 12 - 14

11.4 Kartenausschnitt Gamsboden- Mätteli



11.5 Kartenausschnitt Mätteli- Brügglloch



11.6 Zeitungsartikel Bund (21.05.2007)

Das Pionierwerk auf dem Abstellgleis

Göschenen versinnbildlicht Glanz und Grenzen der Gotthard-Bergstrecke: Mit dem Bau der Neat verblasst die Strahlkraft der «Weltbahn»

Göschenen war die «Zukunftsstadt», als vor 125 Jahren die Gotthardbahnlinie – gefeiert als «Suezkanal durch die Alpen» – eröffnet wurde. Doch der Aufschwung war teuer erkaufte und von kurzer Dauer. Abwanderung belastet das Dorf. Doch einige schöpfen wieder neue Hoffnung.



Der Bahnhof Göschenen im Fokus der technikgläubigen Welt von 1882. / key

Mehr zum Thema:

Bahngleise und Rampen, links und rechts steile Berghänge, die Sonne meist verdeckt: Wie kann man hier nur leben? Das werden die Göschener öfters gefragt. Sie lassen sich ihr Dorf von eiligen Bahnreisenden nicht schlechtreden. Nur wenige Schritte vom Bahnhof Richtung Dorf öffnet sich das enge Tal und gibt eine herrliche Sicht frei auf Göschenentalp und Dammagletscher. «Wer Sport und Berge liebt, der ist hier bestens bedient. Und ab der Welt sind wir auch nicht», sagt eine junge, am Bahnhof wartende Göschenerin lachend. Der Intercity hält zwar seit Jahren nicht mehr hier. Mit dem Interregio geht es aber stündlich Richtung Norden oder durch die Gotthardtunnel Richtung Süden. Die Züge verlassen den Bahnhof Göschenen in einer leichten Linkskurve, deshalb drängen Bahnreisende oft an die linke Zugseite, um die beiden Nordportale noch kurz zu sehen, bevor der Zug in den 15 Kilometer langen Gotthardtunnel fährt.

Der Göschener Bahnhofsvorstand Franz Lussmann hat die Tunnelportale täglich vor Augen und das auch an freien Tagen: Lussmann hat die Wohnung seiner Vorgänger im Bahnhofgebäude übernommen. Bald geht der 60-Jährige in Pension. Als einschneidendste Neuerungen in seiner Bähnler-Zeit nennt er die Aufhebung des Autoverlads nach der Eröffnung des Autobahntunnels von 1980 sowie die Modernisierung und Zentralisierung der Bahn. Beides hat ganz Göschenen geprägt. Als Lussmann 1970 herkam, lebten rund 900 Menschen

hier. Jetzt sind es noch 493. «Im Bahnhof zählten wir früher 42 Mitarbeitende, heute sind wir noch 12», sagt Lussmann in seinem kleinen Büro. Wie es weitergeht, weiss er nicht. Sorgen macht er sich, was nach dem Bau der Neat aus der heutigen Bergstrecke wird (siehe untenstehenden Beitrag). An der Wand im Büro des Bahnhofvorstandes hängen Plakate aus einer Bahn-Epoche voller Hoffnung und Zukunftsglauben. Die glanzvollen Zeiten des Bahnhofs in der Zeit direkt nach der Eröffnung der «Weltbahn», des «helvetischen Weltwunders», des «Suezkanals durch die Alpen» vom 1. Juni 1882 kennt Lussmann nur aus Erzählungen. Damals wurde auf den Perrons oder im legendären Bahnhof-Büffet den noblen Gästen «die Suppe» serviert. Diesen Brauch lässt Göschenen im Juni wieder aufleben, wenn das Jubiläumsfest zum Bahnbau gefeiert wird und Gäste zum Freilichtspiel «D Gotthardbahn» empfangen werden.

300 Tote, 1000 Schwerverletzte

Das Pionierwerk hatte seinen Preis. Beim Bau der ganzen Gotthardbahnstrecke wurden 300 Arbeiter getötet und fast 1000 schwer verletzt. Allein beim Bau des Tunnels starben 199 Menschen, die meisten durch Sprengunfälle, Steinschlag oder Unfälle mit rollenden Zügen. Häufig wurde den Arbeitern die Schuld gegeben. Sie starben durch «eigene Unvorsichtigkeit», oder dann hiess es in den Protokollen: «Dieses Unglück ist Zufall.» Auch der Bundesrat griff nur ein, wenn der Weiterbau der Bahn gefährdet war, nicht aber, wenn Leben und Gesundheit der Arbeiter auf dem Spiel standen. Die Tunnelarbeiter erkrankten an der «Mineur-Anämie», ausgelöst durch einen erst spät erkannten Eingeweide-Parasiten, viele starben nach ihrer Rückkehr daran.

Tunnelbauer Louis Favre erlebte den Tunneldurchbruch nicht. Am 19. Juli 1879 brach er im Tunnel zusammen. Auf dem Totenschein der Göschener, der heute im Archiv in Altdorf liegt, steht als Todesursache «Schlag». Lange bevor den «Opfern der Arbeit» ein Denkmal gesetzt wurde, erhielt Favre auf dem Friedhof in Göschenen eine Gedenkstätte. Die Büste des Tunnelbauers auf dem Obelisk und der ihn bewundernde unbekannte Mineur zu seinen Füßen erstrahlen seit einigen Wochen wieder in hellem Weiss. Die Göschener haben das Denkmal mit der Inschrift «Victimes labores christiana communio» zum 125-Jahr-Jubiläum herausgeputzt.

Favres «mörderischer Vertrag»

Die mangelhafte Sicherheit führen Historiker auf den «mörderischen Vertrag» zurück, den Favre 1872 mit Alfred Escher von der Gotthardgesellschaft unterzeichnete. Favre hatte sämtliche Konkurrenz unterboten und verpflichtete sich, den Tunnel in acht Jahren zu bauen. Für jeden Tag Verspätung hatte er 5000 Franken, ab dem zweiten Halbjahr 10 000 Franken zu zahlen. Die Technik, auf die Favre setzte, erfüllte seine Erwartungen nicht. Er überzog um zwei Jahre. Zahlen musste er nur bedingt; sein Lebenswerk wurde für sei-

ne Familie dennoch zum finanziellen Desaster.

Schüsse auf die Streikenden

Die Vertragsklauseln führten zum rücksichtslosen Wettlauf auf Kosten der Arbeiter. Im Tunnel war es stickig und heiss; es stank nach Dynamitgasen und Exkrementen von Pferd und Mensch. Die Luftversorgung war aus Spargründen miserabel; zudem wurde bei Energiemangel oft die Belüftung zurückgefahren. So war es auch am 27. Juli 1875, als einige Arbeiter die Arbeit verweigerten und es zum Streik kam, bei dem vier Arbeiter erschossen wurden. Die völlig überforderte Urner Polizei hatte eine zehnköpfige Bürgerwehr angeheuert, die ohne Befehl und «ohne Noth» in die Streikenden schoss.

Unmenschliche Bedingungen

Die blutige Niederschlagung des Streiks hatte mit den dörflichen Lebensbedingungen zu tun: Göschenen war durch den Tunnelbau zu einer kleinen internationalen Stadt geworden. Es kamen weit über 2000 Arbeiter, die meisten aus Italien, zum Teil mit Frauen und Kindern ins Dorf, aber auch Frauen aus der Umgebung arbeiteten als Köchinnen, Kellnerinnen, Mägde, Wirtinnen und Prostituierte. Die Mineure hausten unter unmenschlichen Bedingungen in engsten Kellern, in denen ein Bett an bis zu drei Schichtarbeiter vermietet war. Im Dorf kam es zu Streitereien, Scharmützeln, mafiösen Übergriffen und es gab auch Mord, ohne dass die Behörden einschritten oder einzuschreiten wagten. In jeder Ecke des Dorfes grassierten Habgier, Rassismus und Ängste, heisst es im eben erschienenen Roman «Maledetto» der Autorin Alexandra Aschwanden (Verlag Gisler), in der die Zustände szenisch nacherzählt werden.

Am Tag der Eröffnung war es den Urnern nicht ums Feiern. Die Städte profitierten, doch die Bahn fuhr an der Landschaft vorbei. In der Staatskasse fehlten die Zolleinnahmen auf dem Gotthard. Einige Dörfer konnten sich durch die neuen Arbeitsplätze der Bahn etwas länger halten als andere, bis auch sie von Landflucht und Bahn-Abbau betroffen wurden. Göschenen galt als Beispiel für Perspektivenlosigkeit und Abwanderung. «Wir sind kein sterbendes Dorf mehr», sagt Gemeindepräsidentin Trudy Banholzer. Lebendigkeit beweist Göschenen durch eigene Projekte wie «Wasserwelten», ein Lehrmittel im Freien, andere sind in der Pipeline wie eine noch bessere Wasserkraftnutzung des Quellwassersystems, das Göschenen Louis Favre zu verdanken hat. Das Dorf hat endlich einen Hausarzt gefunden. Und einige leerstehende Wohnungen sind wieder belegt. Ein Engländer hat 2005 das Hotel Gotthard übernommen, ein deutsches Paar erweckt die «Krone» zu neuem Leben. Schlagzeilen machte jüngst die Übernahme der über Jahre leerstehenden Hotels De La Gare und Löwen durch finanzkräftige Russen, die angeblich das eine Haus für Angestellte, das andere für Büros ausbauen wollen.

Göschenen im Sawiris-Zug

Genauerer weiss selbst Trudy Banholzer nicht. Das plötzliche Interesse an Göschenen führt sie aber klar auf die Resort-Pläne von Samih Sawiris in Andermatt zurück. Statt Favre heisst der Hoffnungsträger auch für Göschenen Sawiris. Wenn dazu den Urnern die Bergstrecke erhalten bleibt, blickt das Dorf optimistisch in die Zukunft.

[i]Gotthard-Feuerwerk

Morgen Dienstag, genau 125 Jahre nach der Eröffnung des Gotthardbahntunnels, organisiert die Credit Suisse, deren Gründer Alfred Escher auch Initiator der Gotthardlinie war, in Luzern ein Feuerwerk nach historischem Vorbild. Beginn um 22 Uhr.

Teures Werk der Gemeinschaft

Die alles in allem 226 km lange Gotthardbahnlinie mit ihren 108 Brücken und 67 Tunneln hätte 187 Millionen Franken kosten sollen. Doch allein der 15 Kilometer lange Gotthardtunnel kam mit 67 Millionen um 19 Millionen teurer als geplant zu stehen. Mit 226 Millionen Franken wurde das Budget um mehr als einen Fünftel überschritten. Zugleich war die Bahn eine europäische Gemeinschaftsleistung: Italien steuerte 55 Millionen bei, Deutschland 30, die in der Gotthardbahngesellschaft vertretenen Kantone, Städte und Bahnen 20 Millionen. Als angesichts der aus dem Ruder laufenden Kosten viele Kleinsparer Verluste erlitten, wandte sich die Wut gegen Alfred Escher, den «Vater der Gotthardbahn». Die Kostenexplosion brachte ihn zu Fall. Die Eröffnungsfeier fand ohne ihn statt. Er starb, ohne je durch den Tunnel gefahren zu sein. (uba)

Bergstrecke als Unesco-Weltkulturerbe

In rund zehn Jahren wird der Schienenverkehr durch den neuen Gotthard-Basistunnel rollen. Die bisherige Gotthard-Bergstrecke der SBB wird dann ihre ursprüngliche Funktion verlieren. Wird die Strecke eingestellt, könnten Dörfer in der Leventina und oberen Reusstal wie Göschenen von Norden und Süden her nur noch über die Strasse erreicht werden. Brücken und Kehrtunnels wären dem Zerfall ausgesetzt. Dies wäre eine Horrorvorstellung nicht nur für Bahn- und Technikfreaks, sondern vor allem für die Kantone Uri und Tessin. Diese sehen die Entwicklung des Gotthardraums bedroht. Für den Kanton Graubünden stand zwar bis letzte Woche die Porta Alpina im Vordergrund, für das Wallis die Matterhorn-Gotthard-Bahn und die Furka-Bergstrecke. Doch beide Kantone sind ebenfalls am Erhalt der Gotthard-Bergstrecke interessiert. Deren Stilllegung wäre der Todesstoss für den Raum Gotthard und damit auch für das Goms, sagte kürzlich der Walliser Vertreter der «Vision

Raum- und Regionalentwicklung Gotthard».

Bundesamt für Kultur zieht mit

Eine Chance für den Erhalt sehen die Kantone bei der Unesco: Sie soll die Bahnlinie als Weltkulturerbe anerkennen. Das Bundesamt für Kultur unterstützt das Anliegen. Die Urner Regierung will bis in einem Jahr die Ergebnisse einer Grobabklärung für ein allfälliges Gesuch vorlegen. Die Idee ist nicht neu: Im letzten Dezember wurde der Unesco in Paris das Kandidaturdossier «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» übergeben, die ein Weltkulturerbe werden will, wie es die österreichische Semmeringbahn bereits ist. Die Gotthardbahn steht beim Bundesrat noch nicht mal auf der Liste der möglichen Kandidaten.

Es gibt Bestrebungen, die SBB-Gotthardstrecke nicht separat, sondern zusammen mit sämtlichen Errungenschaften rund um den Transitkorridor über den Gotthard der Unesco beliebt zu machen, vom Saumweg über die Bahnstrecke und den Autobahntunnel bis zur Neat.

Die grösste Hürde für den Erhalt der Bergstrecke sind die Kosten: Der Betrieb sei ökonomisch mit 40 Zügen pro Tag kaum zu führen, hiess es von Seiten der SBB. Und als Neat-Ausweichstrecke für den Güterverkehr komme sie nicht in Frage. Allein für den Unterhalt geben die SBB jährlich 50 Millionen Franken aus.