

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 49 (2022)
Heft: 1

Artikel: Im Schatten des längsten Eisenbahntunnels der Welt
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052161>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

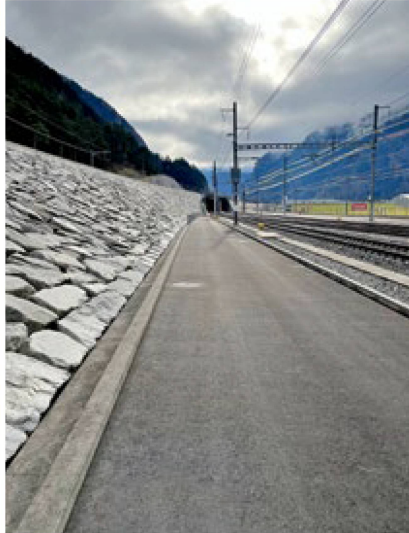
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Im Schatten des längsten Eisenbahntunnels der Welt

Der Gotthard-Basistunnel verbindet Erstfeld (UR) und Bodio (TI). Mit 57 Kilometern Länge ist er der längste Eisenbahntunnel der Welt. Bei der Einweihung des Bauwerks im Jahr 2016 standen die beiden Gemeinden an den Tunnelenden im Rampenlicht. Der erhoffte Wirtschaftsaufschwung blieb jedoch aus. Eine Reportage.

STÉPHANE HERZOG

Erstfeld: Aus der Sicht von Gemeindepräsidentin Pia Tresch-Walker (oben links) ist Erstfeld seit der Eröffnung des Tunnels wieder zum Provinzdorf geworden. Sehr pulsierend war das Leben am Tag des Besuchs auf jeden Fall nicht.

Bodio: Am anderen Ende des Tunnels möchte Gemeindepräsident Stefano Imelli (links) erreichen, dass wenigstens einige Schnellzüge auch in Biasca anhalten. Für Zugführer Cédric Jacob (unten) blieb der Alltag eng verbunden mit dem Tunnel: Er fährt nachts das für den Unterhalt zuständige Personal in die Röhre.

Fotos Stéphane Herzog

Verlassen Reisende den kleinen Bahnhof in Erstfeld, treffen sie auf die historische Passstrasse über den St. Gotthard. Links liegt die Kantine des SBB-Personals, die früher rund um die Uhr geöffnet war. Rechts liegt das Hotel Frohsinn. Einst zählte es stolze 12 000 Übernachtungen im Jahr, doch mittlerweile ist es geschlossen. In der kleinen Urner Gemeinde Erstfeld, in der während dem Bau des 1882 eröffneten ersten Eisenbahntunnels unter dem Gotthardmassiv ein Dorf von Arbeitern und Eisenbahnern entstand, gibt es heute keine Übernachtungsmöglichkeit mehr. «Erstfeld steht und fällt mit den SBB», sagt Gemeindepräsidentin Pia Tresch-Walker. Und: «Ich habe damals schon geahnt, dass die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels für die Gemeinde schmerzhaft Folgen haben würde. Wir haben dadurch fast alles verloren. Nach der Eröffnung des Tunnels wurden Arbeitsplätze abgebaut und Erstfeld wurde wieder zum Provinzdorf.» Darüber hinaus hat der Einfluss der SBB auf das Gemeindegebiet die weitere Bebauung eingeschränkt. Dem möchte die Gemeinde Erstfeld, unterstützt vom Kanton, nun wieder entgegenwirken.

Vor 2016, dem Jahr der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, arbeiteten in und um Erstfeld über 600 SBB-Angestellte. Heute sind im Wartungs- und Sicherheitszentrum des Tunnels nur noch 80 Personen und im Bahnhof rund 50 Mitarbeitende beschäftigt. Mehrere Restaurants und Geschäfte in der Gemeinde haben ihre Türen geschlossen. Der frühere Gemeindepräsident von Erstfeld, Paul Jans, kann davon ein Lied singen. 1949 kaufte sein Vater das Hotel Frohsinn, das er anschliessend bis 2014 weiterführte. Auf der Gotthardstrecke passierten bis zu 300 Züge pro Tag das Dorf. «Mit der Eröffnung des ersten Tunnels kamen fließendes Wasser und Hausnummern in die Gemeinde», erinnert sich Jans. Mindestens ein Mitglied jeder Familie

arbeitete bei den SBB. Die Ingenieure, die damals nach Uri gezogen waren, nahmen Einsitz im Gemeinde- oder Schulrat und brachten ihr Fachwissen in die Gemeinschaft ein. «Heute nehmen die SBB in Erstfeld noch nicht einmal mehr Lehrlinge an», beklagt Pia Tresch-Walker, deren Mann Lokführer ist.

Ein unsichtbarer Tunnel

In Erstfeld ist der Zugang zum Nordportal mit Barrieren abgesperrt. Paul Jans nimmt uns mit auf einen Rundgang. Von weitem sehen wir die von der Tessiner Architektin Flora Ruchat-Roncati entworfenen Öffnungen der Betonröhren mit ihren scharfen Kanten. Gäste können den Tunnel über einen Zugangstollen in Amsteg besichtigen und die Züge durch ein Tunnelfenster vorbeirauschen sehen. Doch wegen des Corona-Virus kommen derzeit kaum Touristen vorbei.

Offen gesagt wurde den Erstfelder Hoffnungen auf mehr Wohlstand schon bei der Eröffnung der Tunnelbaustelle ein Dämpfer versetzt. Die Ingenieure und Arbeitskräfte wurden ausserhalb der Gemeinde, weiter im Norden, untergebracht. «Es war eine Art Kaserne mit 350 Betten und einer Kantine. Die Arbeitskräfte, die zum Teil aus Österreich kamen, arbeiteten vier Tage lang mit voller Kraft und fuhren dann zur Erholung nach Hause», erzählt Jans. Erstfeld bezog nur einen Teil der Quellensteuer, die vom Lohn der Arbeitskräfte abgezogen wurde.

Die neue Eisenbahnstrecke durch die Alpen bietet Erstfeld keine direkte Verbindung ins Tessin. Wer mit dem Zug durch den Tunnel nach Bellinzona reisen will, muss erst nach Flüelen zurückfahren. Das hindert Gemeindepräsidentin Pia Tresch-Walker jedoch nicht daran, diese Verbindung regelmässig zu nutzen. Sonntags fährt so manch einer von Erstfeld nach Bellinzona, um sich dort ein günstiges Buffet zu gön-



Höher, weiter, schneller, schöner? Auf der Suche nach den etwas anderen Schweizer Rekorden. Heute: An den Pforten des längsten Eisenbahntunnels der Welt.

nen. Mit dem Zug erreicht man die Tessiner Stadt in nur 36 Minuten. Was aber ist auf der anderen Seite des Tunnels anders? «Die Mentalität ist lockerer, das Essen ist gut und der Wein auch», sagt die Gemeindepräsidentin. Ihrer Meinung nach sind die Menschen im Tessin auch lebhafter als ihre Landsleute weiter nördlich: «Im Tessin wird gestreikt, hier wartet man.» Dank der Verhandlungen mit den SBB wird sich ihrer Einschätzung nach dennoch einiges ändern. So wurde vertraglich festgelegt, dass das SBB-Gelände wieder in die Hände der Gemeinde übergeht. Ausserdem stehen Garantien über den Erhalt der Arbeitsplätze bei den SBB auf dem Programm.

In Bodio blieb der erhoffte Aufschwung aus

Am andern Tunnelende, in Bodio, sind die Rolläden im Albergo Stazione heruntergelassen. «Das mache ich, damit sich kein Graphitstaub absetzt», erklärt die Wirtin Tiziana Guzzi-Batzu, und zeigt auf die nahegelegene Fabrik. Hier ist das ständige Surren der Lastwagen zu hören, die über die Autobahn A2 rasen.

Auch in der Leventina hatte der Bau des Alp Transit, wie die Einheimischen den Tunnel nennen, Hoffnungen geweckt. Das Bauwerk, so glaubte man, würde der Wirtschaft der Region wieder auf die Beine helfen, die von der Inbetriebnahme der Gotthard-Autobahn 1980 und der Schliessung des Stahlwerks in Monteforno 1994 schwer getroffen worden war. «Der erhoffte Aufschwung hat jedoch nie stattgefunden», sagt Stefano Imelli, der seit 2016 Gemeindepräsident von Bodio ist. Dennoch erinnert er sich mit einer gewissen Rührung an die Einweihung des Tunnels an der Seite von François Hollande und Angela Merkel.

Imellis Vorgänger Marco Costi zieht eine ernüchternde Bilanz: «Wir haben nur wenig bekommen. Die Burgergemeinde musste einige Hektar Land an den Bund abtreten. Im Gegenzug erhielten wir Smog, Staub und Lärm.» In diesem Zeitraum machten in der Gemeinde zwei Bäckereien zu. Die Zeiten, in denen die Gemeinde die meisten Restaurants pro Kopf im Tessin hatte, sind lange vorbei.

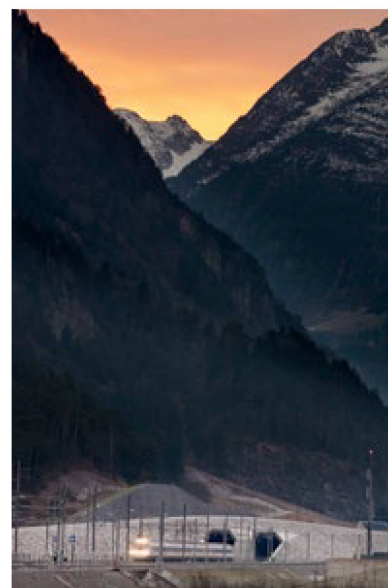
Das einzige Positive ist, dass die Luftverschmutzung und der Lärm mittlerweile zurückgegangen sind. Stefano Imelli erinnert sich an den Verkehr auf der Gotthardpassstrasse. Es gab drei Brücken, auf denen die Kinder sie überqueren konnten, um in die Schule zu gelangen. Die Fabriken im oberhalb des Dorfes gelegenen Industriegebiet beschäftigen zahlreiche Arbeitskräfte. Die meisten kommen aus Norditalien und Sardinien. Ihre Freizeit verbringen sie auf Veranstaltungen, die von katholischen Verbänden, den Pfadfindern oder vom Fussballverein organisiert werden. Das Gemeindeleben floriert also. «Hier wird nicht zwischen uns und euch unterschieden», betont der Gemeindepräsident.

Bodio hat bereits erfolgreich um die Wiedereröffnung seines Bahnhofs gekämpft. Seit 2018 wird er wieder angefahren. Nun fordert die Gemeinde, dass die SBB bestimmte Schnellzüge auch in Biasca halten lassen. «Sobald es einen Bahnhof gibt, passiert auch etwas», sagt Marco Costi. In den Norden zieht es die Einwohner von Bodio kaum – und Stefano Imelli kennt zum Beispiel seine Amtskollegin in Erstfeld gar nicht.

Arbeiten im heissen Tunnel

Für manche gehört der Tunnel zum Alltag. So auch für Cédric Jacob, der als Zugführer bei den SBB arbeitet und technisches Personal in die beiden Röhren des Basistunnels begleitet. Sein 22 Meter langes Schienenfahrzeug ist mit einem klimatisierten Wohnmodul mit Esszimmer, Kaffeemaschine und WC ausgestattet. Die Eingriffe der Ingenieure und Arbeiter im Tunnel finden nachts statt. Je nach Jahreszeit schwanken die Temperaturen im Tunnel zwischen 32 und 44 °C. Ausserdem herrscht eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit. Aufgrund der Risiken müssen alle ständig wachsam sein. Und doch spricht Jacob von Routine: «Die Experten von den SBB haben in diesem Tunnel ein weltweit einzigartiges Fachwissen entwickelt.» Der seit 2016 im Tessin lebende Walliser versteht übrigens die Herausforderungen für seine Wahlheimat sehr gut: «Die Menschen hier sind Bergbewohner. Sie haben gelernt, in einer Umgebung zu leben, die rau sein kann und in welcher der Platz knapp ist.»

Das Nordportal des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels bei Erstfeld. Darüber türmt sich das Alpenmassiv auf. Foto Keystone



— Alte Gotthard-Eisenbahnstrecke
- - - Neuer Basistunnel