

Göschenen

1. Informationen zum Thema¹

Geschichte

Göschenen wurde im Jahr 1290 erstmals urkundlich erwähnt, seit 1359 gehörte das Dorf zum Land Uri. Über Jahrhunderte hinweg war der Gotthardverkehr für die Göschener Bevölkerung von grosser Bedeutung. Zunächst war es der Saumverkehr, der einigen Göschenerinnen und Göschenern ein Einkommen ermöglichte. Die Alte Zollbrücke im Dorf ist ein eindrückliches historisches Zeugnis aus der Säumerzeit. Obwohl Göschenen seit jeher eine Zollstätte besass, blieb es bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein unbedeutendes Filialdorf von Wassen. Dies änderte sich, als 1872 die Arbeiten im Gotthardtunnel begannen. Die kleine Ortschaft erlebte einen gewaltigen Aufschwung, der 1875 zur politischen und kirchlichen Unabhängigkeit führte.

Die ab 1830 befahrbare Gotthardstrasse und die 1882 eröffnete Gotthardbahn förderten den Verkehr über den Gotthard und machten das Dorf zu einem Mittelpunkt des Kutschergewerbes, bis 1917 die Schöllenenbahn zwischen Göschenen und Andermatt den Betrieb aufnahm. Im Jahr 1980 erlebte die Verkehrsentwicklung in Göschenen ihren bisher letzten Höhepunkt, als der Gotthardstrassentunnel eröffnet werden konnte. Das Wappen der Gemeinde verdeutlicht die grosse Bedeutung des Verkehrs: Die Zollbrücke erinnert an die Säumerzeit vor 1830, als sie noch als Zollstation diente, und das Posthorn an den Postverkehr über den Gotthard.

Sehenswürdigkeiten

Im alten Dorfteil kann noch heute neben der alten Dorfkirche die **Zollbrücke** bewundert werden (vgl. auch . Die über die Göschener Reuss führende Brücke war bis ins 19. Jahrhundert Zollstation der Urner auf dem Weg Richtung Schöllenschlucht und Gotthard. Bereits 1556 soll das alte Tor ersetzt worden sein. Es ist wahrscheinlich, dass die Brücke bereits damals aus Stein erbaut war. Ihre Fahrbahn besteht noch heute aus der „Reussbollenpflasterung“, die für den Gotthardsaumweg typisch ist. Die mittelalterliche Zollbrücke steht rund 150 Meter weiter flussaufwärts als die heute noch vom Durchgangsverkehr benutzte Brücke von 1818/36.



Abb. 1: Zollbrücke und alte Kirche



Abb. 2: Die Entwicklung von Göschenen ist seit jeher vom Verkehr geprägt.

Bevölkerungsentwicklung

Die unten stehende Tabelle zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Göschenen von 1811 bis 2005. Auffallend sind die beiden starken Anstiege während dem Bau des ersten Gotthardtunnels (1872-1882) sowie des SBB-Kraftwerks um 1960:²

¹ vgl. www.goeschenen.ch; [Historisches Lexikon der Schweiz \(Göschenen\)](#)

² Siehe auch den Zeitungsartikel vom Mai 2007 über die dramatische Situation und Entwicklung Göschenens im Anhang.

Jahr	Bevölkerung	Jahr	Bevölkerung
1811	250	1960	1'248
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

2. Didaktische Hinweise

Informationen zur Exkursion / zum Unterricht

Das Arbeitsblatt zur historischen Entwicklung von Göschenen (vgl. [AB Die Entwicklung von Göschenen](#)) kann bereits als Vorbereitung in der Schule, aber auch vor Ort gelöst werden, wobei im zweiten Fall die Internetrecherche wegfallen würde. Eine Möglichkeit wäre, dass die Lehrperson in der Vorbereitung passende Internetseiten ausdruckt und diese zur Bearbeitung vor Ort mitbringt. Die Schüler lernen die Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung von Göschenen kennen und lernen, welchen Einfluss vor allem der Verkehr auf das Dorf hatte. Bei der Frage nach der Zukunft der Gemeinde Göschenen muss auch die Zeit nach der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels einbezogen werden. Göschenen kann auch als Beispiel für ein Bergdorf dienen, das stark von der Abwanderung von peripheren in zentraler gelegene Regionen betroffen ist und deswegen ums Überleben kämpfen muss.

Weiter führende Informationen

- Für weitere Informationen wie Daten zur Geschichte und über die Gemeinde, Bevölkerungszahlen, Sehenswürdigkeiten aber auch Übernachtungsmöglichkeiten empfiehlt sich ein Besuch der offiziellen Website der Gemeinde Göschenen (www.goeschenen.ch).

Lernziele

Göschenen und der Verkehr

1. Die Schülerinnen und Schüler kennen die (Bevölkerungs-)Entwicklung von Göschenen und wissen, welche Faktoren diese beeinflussten.
2. Die Schülerinnen und Schüler erkennen die Problematik der Abwanderung von der Peripherie ins Zentrum und können aus der Sicht eines Bergdorfs Ideen für die Linderung entwickeln.

Mit Internetrecherche

3. Die SchülerInnen können über Medien Informationen zu einem bestimmten Thema beschaffen

Dazugehörige Arbeitsblätter

- [AB Die Entwicklung von Göschenen](#)

3. Quellenangaben

Abb.: <http://www.goeschenen.ch/tourismus/sommer/sehenswuerdig/sehenswuerdig.htm>

Abb.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Göschenen>

Autorin/Autor: Kathrin Moser

4. Lösungen zu den Arbeitsblättern

AB 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.

5. Anhang

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 erkauft und von kurzer Dauer. Abwanderung belastet das Dorf. Doch einige schöpfen wieder neue Hoffnung.

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 Göscheneralp 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 Bahnhofsvorstandes 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 unbekannt 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 Fav-

re setzte, erfüllte seine Erwartungen nicht. Er überzog um zwei Jahre. Zahlen musste er nur bedingt; sein Lebenswerk wurde für seine 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

Genauer 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.

Gotthard-Feuerwerk

Morgen Dienstag, genau 125 Jahre nach der Eröffnung des Gotthardbahntunnels, organisiert die Credit Suisse, deren Gründer Alfred Escher auch Initiant 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.

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 Technikfans, 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 Grobklärung 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.