

Infoteil Silenen

Entlang dem Gotthard-Saumpfad entstand eine Infrastruktur mit Susten, Gasthäusern, Zollstätten, Spitteln, Hospizen, Burgen, Wegkapellen, Bildstöcken und Zeichensteinen. Viele dieser Wegbegleiter sowie ein altes Stück Gotthardweg sind in Silenen noch heute als Zeugen aus vergangener Zeit zu bestaunen.

Kontakt

Tourist Info Uri
Tel. +41 (0)41 872 04 50
www.uri.info, www.silenen.ch

Essen und Unterkunft

Restaurant Bahnhof, Tel. +41 (0)41 883 11 45
Restaurant Dägerlohn,
Tel. +41 (0)41 883 11 27
Restaurant Sternen, Tel. +41 (0)41 883 11 05
Restaurant Winkelried,
Tel. +41 (0)41 883 11 62
Restaurant Zur alten Post,
Tel. +41 (0)41 883 04 83

Besonderer Tipp

Alter Saumpfad mit Sust, Spittel, Wegkapellen, Bildstöcken und Zeichensteinen

Öffentlicher Verkehr

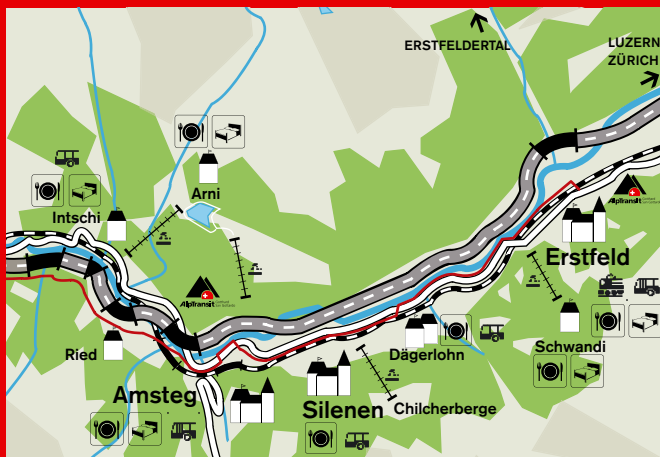
Halbstündliche Verbindung mit dem Autobus nach Amsteg und Erstfeld

Weitere Sehenswürdigkeiten

Turm der Edlen von Silenen
14-Nothelfer-Kapelle mit Wand- und Deckenmalereien von 1666
Altes Susthaus von 1549, typisches Urner Steinhaus, ältestes, bewohntes Haus in Uri
Pfarrkirche St. Albin aus dem Jahr 1754

Wanderungen und Bergtouren

Wanderung zu den Chilcherbergen und zum Seewlissee



Silenen–Erstfeld

NEAT (37)

Der Gotthard-Basistunnel

Das 19. Jahrhundert war ganz und gar das Jahrhundert der Eisenbahn. Konkurrenzlos transportierte sie Güter und Menschen über grössere Distanzen. Im 20. Jahrhundert erwuchs ihr im Strassenverkehr eine Konkurrenz, die nicht nur ernst zu nehmen war, sondern zeitweise gar den Untergang der Eisenbahn herbeizuführen schien. Am Gotthard zeigte sich dieser harte Wettbewerb mit der Eröffnung des Strassentunnels und damit der durchgehenden Nord-Süd-Autobahn im Jahr 1980. Immer mehr Güter wurden auf Lastwagen verladen, der Anteil der Eisenbahn am gesamten Verkehr schrumpfte Jahr für Jahr.

Schon früh schlugen findige Köpfe vor, die Alpenbahn durch eine Flachbahn zu ersetzen, die ohne nennenswerte Steigung die Ebenen nördlich und südlich der Alpen durch einen langen Tunnel verbinden sollte. Dies würde, so die Argumentation, nicht nur die Fahrzeiten stark verkürzen, sondern auch die Kapazität der Linie im internationalen Güterverkehr massiv ausbauen. Denn das zusammenwachsende Europa forderte von der Schweiz offene und effiziente Transitstrecken. Lange Diskussionen in den Führungsgremien der Bahn, in den Parlamenten und in der Öffentlichkeit gingen dem Entscheid voraus. 1992 gab das Volk grünes Licht für den Bau der Neat. Das gewaltige Bauwerk hat seinen Preis. Auf

rund 10 Milliarden Franken wurden die Kosten des Basistunnels mit den Zubringerstrecken, für deren Bau die AlpTransit Gotthard AG verantwortlich ist, ursprünglich kalkuliert. Zur Finanzierung dient ein Fonds, der 1998 vom Volk gutgeheissen wurde. Aus diesem Fonds sollen während 20 Jahren rund 30 Milliarden Franken in den öffentlichen Verkehr investiert werden – neben den beiden AlpTransit-Linien Gotthard und Lötschberg sind es vor allem die Neubaustrecken der



Demontage der nicht mehr gebrauchten Tunnelbohrmaschine im Zwischenangriff Amsteg. (ATG)

«Bahn 2000» und Massnahmen zur Lärm-sanierung.

Die heutigen Alpenbahnen in der Schweiz können einen Güterverkehr von rund 20 Millionen Tonnen im Jahr bewältigen. Mit den beiden Neat-Achsen steigt die Kapazität der Eisenbahn-Transitstrecken durch die Schweiz auf rund 50 Millionen Tonnen an. Künftig können nicht nur statt 150 über 200 Güterzüge pro Tag verkehren, sondern die Flachbahn erlaubt auch längere Züge. Das grössere Angebot und die höheren Geschwindigkeiten sollen vermehrt Güter von der Strasse auf die Bahn zurückholen.

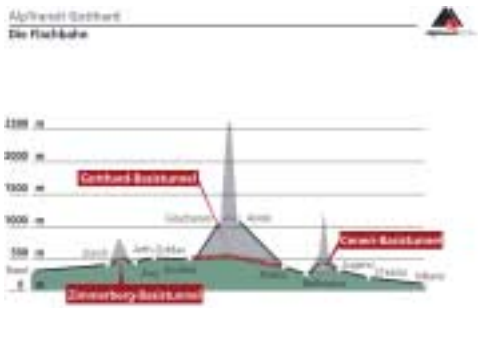
In der Diskussion mit internationalen Experten wurde das optimale System zum Bau und Betrieb des Basistunnels ermittelt. Es besteht



Aus Sicherheitsgründen besteht der Basistunnel aus zwei einspurigen Röhren. Tunnelröhre bei Bodio mit noch zwei Werkbahngleisen. (ATG)



Aufschüttinsel mit Ausbruchmaterial vom Basistunnel im Urnersee. (ATG)



Für die Zufahrt zum Gotthardbasistunnel werden auch neue Strecken benötigt. 2006 wurde mit dem Bau des Ceneritunnels begonnen. (ATG)

aus zwei einspurigen Tunnelröhren, die durch sogenannte Querschläge miteinander verbunden sind. An mehreren Nothaltestellen können Passagiere im Notfall mit Frischluft versorgt und von dort evakuiert werden. Vorrichtungen zum Spurwechsel erlauben Unterhaltsarbeiten im Tunnel oder das Ausweichen auf das andere Geleise bei Unfällen oder anderen ungeplanten Ereignissen. Der Fels unter den hohen Gebirgsmassen ist wärmer als bei bisherigen Tunnelbauten, zudem geben die Lokomotiven ebenfalls Wärme ab. Zu hohe Temperaturen und eine zu hohe Luftfeuchtigkeit führen aber zu vermehrter Korrosion und damit zu häufigeren Unterhaltsarbeiten. Anstatt einer aufwendigen Entlüftung pressen die Züge die abgestandene Luft wie einen Kolben aus dem Tunnel. Die glatten Tunnelwände verringern den Luftwiderstand und verstärken den Luftaustausch zusätzlich (siehe Faido Zwischenangriff NEAT, Seite 144).

Kriegsbrücke Modell 1936 (38)

Militärmaterial für Werkgeleise

Kraftwerkausbau und Neat-Zwischenangriff in Amsteg produzieren sehr viel Ausbruchmaterial. Der Wegtransport geschieht mit der Bahn über ein provisorisches Werkgeleise. Unter grossem Zeitdruck entstanden zwei Brücken über die Reuss, deren Eisenbalken aus Beständen der Armee stammen. Sie waren für den Bau von Notbrücken beschafft und teilweise in Gurtellen eingelagert worden. Die vielen Verschraubungen machen das Modell 1936 unkompliziert, dafür sehr zeitaufwendig in der Montage.



Aufbau Kriegsbrücke, 1941 zwischen Winterthur und Effretikon. (Historic)

Die Eisenbahn im Kriegseinsatz

Seit dem Bau der ersten Eisenbahnen spielen diese im militärischen Denken und Planen eine wichtige Rolle. Erstmals spürte die Schweiz dies im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71. Im Winter 1871 galt es, innert kürzester Zeit genügend Soldaten und Mate-



Bombenangriff auf den Güterbahnhof in Basel, 1945. Aus der Luft kann der Bahnbetrieb auf wirksame Weise unterbrochen werden. (Historic)



Für die Zubringerstrecken von Erstfeld zur Neat-Baustelle Amsteg fanden zwei Kriegsbrücken eine neue Verwendung. (AS)

rial nach Les Verrières im Neuenburger Jura zu verlegen, um dort die knapp 90 000 Soldaten der französischen Bourbaki-Armee zu entwaffnen und zu internieren. Im Krieg von 1870/71 trug der perfekt organisierte Einsatz der Eisenbahn wesentlich zur strategischen Überlegenheit Deutschlands bei. Im Zweiten Weltkrieg setzten die SBB spezialisierte Züge für den Generalstab, die Kriegspresse oder den Materialtransport ein. Wichtig war auch der rasche Ersatz einer allenfalls zerstörten Infrastruktur. Zu diesem Zweck kaufte die Schweizer Armee in mehreren Schüben Eisenträger und weiteres Material. Im Zweiten Weltkrieg verlagerte sich das Kampfgeschehen zum grösseren Teil von der Schiene auf die Strasse und in die Luft, denn die Eisenbahn erwies sich als anfällig für Bombenangriffe.

Erstfeld (39)

Am Fuss des Berges beginnt die Bergstrecke mit ihrer maximalen Steigung

Bei zu starker Steigung geraten die Metallräder der Eisenbahn auf den Schienen ins Rutschen. Die Gotthardbahn legte deshalb als

maximale Steigung 26 Promille fest. In Erstfeld und in Biasca endet die Flachbahn und beginnt die Bergstrecke. Hier wird, falls nötig, eine zweite Lokomotive vorgespannt. Die Dampflokomotiven fassten hier Kohle und Wasser, um die Strecke bis zum Scheiteltunnel zu bewältigen. Zwischen Erstfeld und Göschenen musste der Heizer 50 Kilo Kohle pro Minute in die Feuerbüchse schaufeln.



Südlich von Erstfeld beginnt die Bergstrecke mit der am Gotthard maximal vorkommenden Steigung. (AS)



Ein Güterzug mit drei Dampflokomotiven beim Pfaffensprung-Kehrtunnel um 1890. (VHS)

Infoteil Faido

Faido, mit seinem eindrucksvollen Piumogna-Wasserfall, ist der Hauptort des Tales und liegt in der Mitte der Leventina zwischen der Monte-Piottino- und der Biaschina-Schlucht, Übergänge, die für die Geschichte der Verbindungswege zwischen dem Norden und dem Süden entscheidend waren. Die Kirche San Francesco des Kapuzinerklosters ist ein Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung. Bemerkenswert ist auch das Holzhaus der Varesi aus dem 16. Jahrhundert, das sich an der Hauptstrasse befindet.

Kontakt

Leventina Turismo, Airolo
Tel. +41 (0)91 869 15 33
Leventina Turismo, Faido
Tel. +41 (0)91 866 16 16
www.leventinaturismo.ch, www.faido.ch

Essen und Unterkunft

**Hotel Faido,
Tel. +41 (0)91 866 15 55
Hotel Pedrinis, Tel. +41 (0)91 866 12 41
Ostello dei Cappuccini,
Tel. +41 (0)91 866 26 25
Osteria Marisa, Tel. +41 (0)91 866 32 95
Osteria Monte Piottino,
Tel. +41 (0)91 866 31 95
Osteria Pizzeria alla Birreria,
Tel. +41 (0)91 866 19 53

Ristorante Barudoni, Tel. +41 (0)91 866 12 44
Bar Dama, Tel. +41 (0)91 866 15 29
*Hotel Defanti, Lavorgo,
Tel. +41 (0)91 865 14 34
Hotel Elvezia, Lavorgo,
Tel. +41 (0)91 865 11 20

Besonderer Tipp

Piumogna-Wasserfall
Luftseilbahn Faido–Pianaselva: In Pianaselva gibt es einen Agriturismo mit Schwimmbad. Ausflüge kann man zu Fuss, mit Pferd oder Mountain Bike unternehmen.

Öffentlicher Verkehr

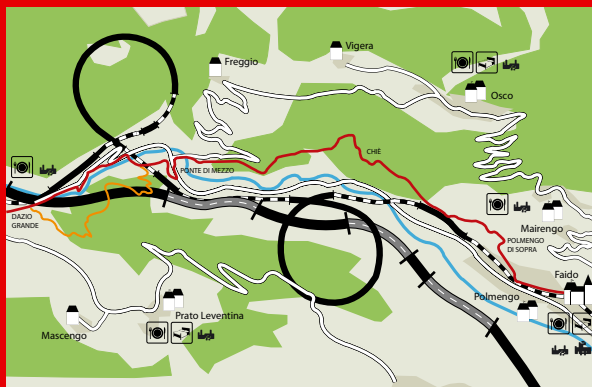
Stündliche Verbindung mit den SBB nach Airolo und Biasca
Stündliche Verbindung mit dem Postauto nach Airolo, Biasca und Bellinzona. Weitere Verbindungen nach Osco (Predelp) Tengia–Molare–Cari

Weitere Sehenswürdigkeiten

Pfarrkirche St. Andreas aus dem 12. Jahrhundert. Sie wurde im 16. Jahrhundert vom heiligen Karl Borromäus geweiht.

Wanderungen und Bergtouren

Strada alta; Campo Tencia; Pizzo Molare; Pizzo Pettine; Lago di Cari; Pianaselva



Faido–Biasca

Der alte Bahnhof Giornico (16)

Betrieb bestimmt die Lage

In der Frühzeit der Eisenbahn war es üblich, die Lage der Bahnhöfe nach betrieblichen Bedürfnissen festzulegen. So kamen sie oft weitab der Dörfer zu stehen. Auf der Gotthardlinie erzwang der Berg eine eigenwillige Linienführung. Der alte Bahnhof Giornico diente nicht primär der reisewilligen Dorfbevölkerung, sondern hier fassten die Dampflokomotiven vor der Einfahrt in die Kehrtunnel noch einmal Wasser. In den Anfangsjahren mit der einspurigen Strecke konnten die Züge hier kreuzen.

Bahnhöfe abseits der Dörfer

Die frühen Eisenbahnen wurden in erster Linie als Verbindung zwischen Städten und grösseren Ortschaften geplant und gebaut. Des-



Der erste Bahnhof Giornicos stand weitab dem Dorf. Aus betrieblichen Gründen befand er sich am Fuss der zwei Kehrtunnel. (NB)



Auch der spätere Bahnhof Giornico, hier im Bild um 1920, ist heute stillgelegt. (Historic)

halb führten die Linien oft weitab der Dörfer durchs Land. Beim Gotthard kam ein weiterer Faktor hinzu. Bei Planung und Bau musste stark auf technische Vorgaben geachtet werden. So durfte ein Kurvenradius von 300 Metern nicht unter- und eine Steigung von 26 Promille nicht überschritten werden. Zudem mussten sich die Dampflokomotiven in regelmäßigen Abständen mit Wasser versorgen können. Und die anfängliche Einspurstrecke brauchte in gewissen Abständen bediente Kreuzungspunkte.



Der Bau der Tunnel, Brücken, Dämme schlugen in der Biaschina Narben in die Natur, die heute alle verwachsen sind. (VHS)



Die Biaschina, 2007.(NB)

sie sich nach dem Travi-Kehrtunnel aus halber Höhe. Verlässt der Zug den Pianotondo-Kehrtunnel, führt die Strecke direkt unter der Fahrbahn der Autobrücke hindurch. Ein solcher Bezugspunkt fehlt zwischen Faido und Rodi-Fiesso. Die Bahn wechselt hier dreimal die Talseite, um in den beiden Kehrtunneln von Prato und Freggio die fast 200 Meter Höhendifferenz zwischen den beiden Stationen zu meistern.

Die Engpässe auf den Zufahrtsrampen zum Gotthard wurden auch zum Symbol für die Schwierigkeiten der Verkehrspolitik. Bundesrat Hans Hürlimann hatte bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 verkündet: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.» Trotz dieser klaren Aussage konnte der Bundesrat nicht verhindern, dass der alpenquerende Verkehr Jahr für Jahr massiv zunahm und zwischen 1970 und 2000 auf das Fünffache anstieg. Während der Güterverkehr auf der Schiene sich verdoppelte, wuchs der Strassenverkehr im gleichen Zeitraum um den Faktor 15. Bezogen auf den Gotthard allein ist der Unterschied noch viel extremer. Der internationale Güterverkehr auf der Schiene wuchs im engen Korridor zwischen Erstfeld und Biasca auf etwa das Doppelte an, während die Strasse durch den Bau der Autobahn und des Autotunnels eine Zunahme um den Faktor 76 erfuhr. Bei den Diskussionen um die Lösung dieser wachsenden Probleme konnte sich die



europäischen Binnenmarktes bedeutete dies konkret, dass die Schweiz dem wachsenden internationalen Verkehr keine Hindernisse entgegenstellen durfte – ausser den natürlichen. So bekam der erstmals bereits 1947 erwogene Gedanke einer Flachbahn durch die Alpen eine neue Dimension und Dringlichkeit. Die Neue Eisenbahn Alpentransversale, Neat, kam mit den Basistunneln durch Gotthard und Lötschberg auf die politische Agenda. In seiner Botschaft ans Parlament schrieb der Bundesrat: «Mit dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale stellt sich die Schweiz in den Dienst der europäischen Integration.» Bevor es so weit kommen konnte, hatte die Landesregierung aber einiges an politischer



Nach den verheerenden Lawinnenniedergängen wurden die Anrissstellen aufwendig verbaut. (NB)



Nach der verheerenden Trivilawine, 1951, setzen mehrtägige Aufräumarbeiten ein. (Emil Brunner, SBB)

Schweizer Verkehrspolitik nicht nur auf die innenpolitischen Forderungen konzentrieren, sondern sie hatte auch auf die Entwicklungen im zusammenwachsenden europäischen Markt Rücksicht zu nehmen. Für die führenden Kräfte in der Europäischen Gemeinschaft war die Integration der Schweiz in den europäischen Wirtschaftsraum eng verknüpft mit ihrer Bereitschaft, diese Verkehrspolitik mitzutragen. Vor dem Hintergrund des liberalisierten

Lobbyarbeit in Europa zu leisten. Angesichts sinkender Marktanteile hatte der Eisenbahn-Güterverkehr in der damaligen Europäischen Gemeinschaft allenthalben schlechte Karten. Doch Bundesrat Adolf Ogi, der in den frühen 1990er Jahren das Verkehrsdossier führte, war nicht bekannt als Zauderer. Er bestellte einen Armeehelikopter und liess am 26. September 1991 seine europäischen Amtskollegen für eine Stippvisite nach Wassen fliegen.