

# PER BAHN, KUTSCHE UND POSTAUTO


*Oder lieber zu Fuss?  
Der Gotthard lässt  
sich auf verschiedene  
Weise überqueren.  
TELE kennt die aller-  
besten Routen.*

Text: Sonja Hüsler

**D**er Gotthard hat die Menschen seit je fasziniert, besonders jene in seiner unmittelbaren Umgebung. So sagte Volker Hesse, der die Eröffnungsfeierlichkeiten des neuen Basistunnels inszenierte: «Uri ist voller Mythengeschichten, vom industriellen Kampf mit den Steinen fliesst die Phantasie dann in alte Dämonentänze, in Ekstasemomente sogar, wo die Leute tief ins Dunkel der Berge hineingreifen.»

Am vielgipfligen Massiv treffen die grossen Alpenkämme aufeinander, der Gotthard trennt Kulturen und Klima. Zudem entspringen im Umkreis von weniger als 30 km Flüsse, die in alle Himmelsrichtungen strömen: nach Norden die Reuss, nach Osten der Rhein, nach Westen die Rhone und nach Süden der Ticino. Nicht zu vergessen die politische Bedeutung: Der Gotthard war lange das Reduit der Schweiz.

Noch heute gilt: Wer durch das Zentrum Europas will, kommt am Gotthardmassiv nicht vorbei. Im Verlauf der Jahrhunderte haben sich bloss Reisearten und Reisezeiten verändert.

TELE nimmt Sie mit auf eine Exkursion über und durch den Gotthard, von damals bis heute. 

**SCHWEIZ AKTUELL** GOTTHARD  
Dreiwöchige Entdeckungsreise  
Mo–Fr, 18.–22.7., 19.05, SRF 1

Bilder: Keystone/Photoglobe/Photochrom Collection, Keystone/Karl Mathis, emuseumplus



Photochrom-  
bild aus den  
1920er-Jahren  
des Hospiz  
auf dem Gott-  
hardpass.

**Zu Fuss über den Gotthard**  
Auf der Via Gottardo überqueren Sie den Pass auf dem Saumweg, der im 13. Jahrhundert angelegt wurde. Dabei werden Sie schwitzen wie verrückt, dafür wandern Sie auf einer der spannendsten Reiserouten durch die Schweiz: Wenige andere Routen haben unser Land so geprägt wie diese. Am Gotthard treffen Mythos und Geschichte, Technik und Tradition sowie Baukunst und Teufelswerk aufeinander. Der Weg führt von Basel nach Luzern über den Gotthardpass nach Lugano und Chiasso und lässt sich heute bequem in 20 Tagesetappen erwandern.

Info: [wanderland.ch/de/routen/route-07.html](http://wanderland.ch/de/routen/route-07.html)

## Mit der Kutsche

Nur Begüterte konnten sich anno dazumal eine Kutschenfahrt leisten, die erst noch langsam und unbequem war: Vielen wurde es auf der steilen und holprigen Strecke sterbenselend. Die Ära der Kutschen war nur kurz: Ab 1830 verkehrten erste Kutschen, ab 1842 dann regelmässig die fünf-spännige Gotthardpost, die am 31. Dezember 1881 und rund eine Million beförderte Passagiere später zum letzten Mal über den Pass fuhr. Am 1. Juni 1882 nahm die Gotthardbahn ihren Betrieb auf. Erst 1987 liess die Historische Reisepost die Nostalgie-Kutschenfahrt wieder aufleben (Kosten: 680 Franken pro Person).

Info: [gotthardpost.ch](http://gotthardpost.ch)



## Mit dem Postauto

Am 1. Juli 1922 fuhr das erste Postauto über den Gotthardpass. Laut dem amtlichen Kursbuch betrug die Fahrzeit von Andermatt nach Airolo damals genau 2 1/2 Std., heute braucht das Postauto noch 50 Minuten für dieselbe Strecke. Allerdings wurde die Reise nicht billiger, bloss weil von der Kutsche aufs Postauto umgesattelt wurde: Einheimische bezahlten 30 Rappen für jeden gefahrenen Kilometer. «Fremde» (so werden gemäss PTT-Archiv in einem Schreiben der Oberpostdirektion vom 13. Dezember 1917 alle anderen Passagiere bezeichnet) bezahlten im Juli und August sogar 40 Rappen pro Kilometer.

Info: [postauto.ch](http://postauto.ch) 



**Mit der Elektro-Bahn**

Die Gotthardstrecke wurde nach dem Ersten Weltkrieg durch die SBB von Dampf auf Strom umgerüstet. Ab 1916 wurde innerhalb von sechs Jahren ein Netz aus Fahrleitungen, Unterwerken, Hochspannungsleitungen und Wasserkraftwerken gebaut. In der Folge entwickelten Brown Boveri & Cie, die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik und die Maschinenfabrik Oerlikon viele Loks für die Gotthardstrecke. Einige gingen als Ikonen in die Schweizer Industriegeschichte ein, zum Beispiel die Landilok. **Info: sbbhistoric.ch**



Loks der Baureihe Be 4/6 im Bahnhof von Giornico TI an der Gotthardbergstrecke.

Bilder: Keystone/United Archives, Keystone/Gaetan Bally, Keystone/Verkehrshaus Luzern



**Mit der Dampfbahn**

Die Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Basistunnel auf der Nord- und Südseite wurden von den SBB mit einer topmodernen Signalanlage ausgestattet. Das macht es dampfbetriebenen Lokomotiven seither unmöglich, diese Teilstrecken zu befahren, da sie diese modernen Signale nicht empfangen können – es sei denn, man stellt umgerüstete Loks vor die Dampflokotiven. Da das alles andere als billig ist, wird nur selten so viel Aufwand betrieben. Eine einmalige Chance bietet sich am 11. September 2016 (Preise ab 95 bzw. 190 Franken).

**Info: zrt.ch; Tel. 027 922 70 00**



**Mit der Flachbahn**

Mit der Flachbahn wird am Gotthard ein neues Zeitalter eingeläutet. Die Strecke wird nicht nur weniger anfällig für Unterbrüche sein, da der grösste Teil durch den Berg führt, sondern sie erlaubt auch höhere Geschwindigkeiten. Geplant ist die Durchfahrt durch den 57 km langen Gotthard-Basistunnel mit Tempo 200. Das bringt beträchtliche Fahrzeitverkürzungen mit sich: Neu können von Basel nach Lugano bis zu 30 Minuten eingespart werden. Die Reisezeit verkürzt sich also von 3 Stunden 45 Minuten auf circa 3 Stunden 15 Minuten.

**Info: sbb.ch**

**Zahlen & Fakten**

- **6 Tage** dauerte die Reise im Mittelalter von Basel nach Chiasso auf dem Saumpfad.
- **3 ½ Tage** musste man ab 1830 für die Fahrt mit der Kutsche einberechnen.
- Nur noch **10 ½ Stunden** brauchte man 1882 nach der Eröffnung der ersten Gotthard-Eisenbahnstrecke mit der Dampfbahn.
- Am 1. Juli 1922 konnte man zum ersten Mal mit der Alpenpost-Linie von Andermatt nach Airolo fahren, das dauerte genau **2 ½ Stunden**.
- Ab dem 11. Dezember 2016 wird man für die Reise von Basel nach Chiasso nur noch rund **4 Stunden** einrechnen müssen.
- Und nur **20 Minuten** dauert die Fahrt durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt, den neuen Gotthard-Basistunnel