

Letzte Seite



Das «Brückenmuseum» von Göschenen

Nördlich des Bahnhofs von Göschenen überspannen gleich mehrere Brücken die Reuss. Von der Stau-
mauer des Kraftwerks Wassen aus
sieht man sie fein säuberlich auf-
gereiht.

Die hinterste Brücke ist die
Stahlfachwerkbrücke von 1893,
die zweite gebaute Stahlfachwerk-
brücke und die einzige verbliebene
dieses Typs am Gotthard. Von der
ersten aus dem Jahr 1882 ist neben
ihrer elf Jahre jüngeren Schwester
nur noch das Widerlager sichtbar.

Vor der Stahlkonstruktion ist die
Steinbogenbrücke aus den 1920er-
Jahren zu sehen. Mit der ihrem
Bau reagierte man auf die Vergrös-
serung der zulässigen Achslasten
und die schwereren und schnel-
leren Züge der 1920 elektrifizier-
ten Gotthardbahnlinie. Die Brücke
ohne Mittelpfeiler davor ist eine
Betonbogenbrücke aus den 1950er-
Jahren; solche Brücken ersetzen
auf der Gotthardlinie die Stahlfach-
werkbauten. Sie ist mit Granit
verkleidet, wie es bis 1970 bei allen
Betonbrücken auf der Nordseite des
Gotthards im Sinne des «Heimats-

chutzes» gemacht wurde (die Brück-
en im Süden wurden mit Gneiss
verkleidet). Die vorderste Brücke
aus Beton, die auch ihr modernes
Gesicht zeigt, ist die Zufahrt zur
Rampe für den Autoverlad von
Göschenen nach Airolo, die um 1960
erbaut wurde. Vor der Eröffnung
der Gotthardautobahn, wurden hier
während des Winterhalbjahres bis
550 000 Fahrzeuge verladen. Nicht
zu sehen sind die Saumpfadbrücke
sowie die Strassenbrücke aus dem
Jahr 1830.

Die Brücken zeugen von der
Verkehrsentwicklung am Gotthard.

Wurden über die Saumpfadbrücke
noch einige hundert Tonnen Güter
transportiert, so waren es 1883,
dem ersten ganzen Betriebsjahr
der Gotthardbahn, 500 000 Tonnen.
Heute werden 14 Millionen Tonnen
auf der Gotthardlinie transportiert.
Dazu kommen noch die Lastwagen,
die noch einmal gut 10 Millionen
Tonnen Güter durch den Gotthard
fahren.

*Kilian T. Elsasser,
Boris Schibler*