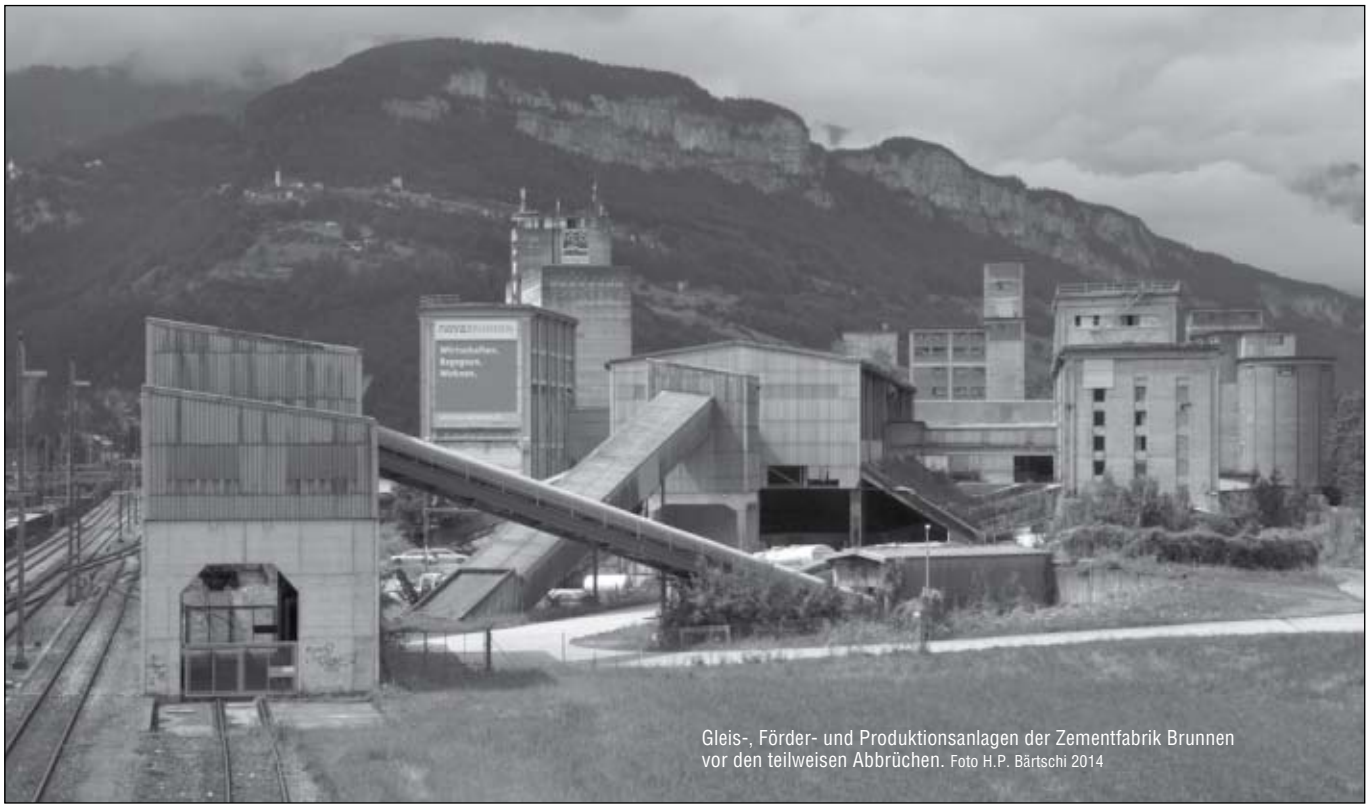
Industriekultur am Gotthard

77 IN.KU

Mai 2016

Brunnen: Ein Bahn- und Industrieort im Umbruch



Gleis-, Förder- und Produktionsanlagen der Zementfabrik Brunnen vor den teilweisen Abbrüchen. Foto H.P. Bärtschi 2014

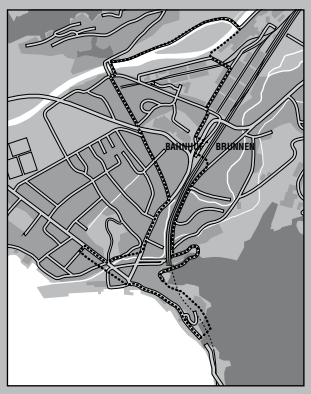
2016, im Jahre der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, hat Brunnen das Glück, dass es, im Unterschied zu den meisten Orten an der 1882 eröffneten Gotthardbahn, nicht umfahren wird. Aber auch hier ist der wirtschaftliche Umbruch der letzten Jahrzehnte einschneidend: Abgebrochen sind die SBB-Lagerhäuser, stillgelegt die grosse Zementfabrik und die Eidgenössischen Getreidemagazine. Der Dienstleistungssektor und die ebenfalls kriselnde Hotellerie können den Verlust an Arbeitsplätzen nicht wettmachen.

Fischer und Schiffleute bewohnten das kleine Dorf, das mit zunehmender Bedeutung der Gotthardroute zum Hafen des Kantons Schwyz wurde: Mit der Dampfschifffahrt auf dem Vierwaldstättersee ab 1837, dem Bau der Axenstrasse bis 1864 und der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 veränderten sich schrittweise die wirtschaftlichen Strukturen von Brunnen. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts begann die Entwicklung zum Fremdenverkehrsort. Hotelbauten der Belle Epoque und die Seepromenade erinnern daran. Der Bauboom liess eine Baumaterialindustrie gross werden. Ab 1885 wurde mit der Verlagerung des kalkverarbeitenden Gewerbes nach Brunnen die Zementindustrie gross. Die Müllerei und die Lagerung von Lebensmitteln wuchs in den beiden Weltkriegen zu grosser Bedeutung.

Im Rahmen des Industriekultur-Projektes ISIS wird der in Brunnen schon gut aufgearbeitete Bestand an Industriekulturgütern zur Zeit in der ganzen Zentralschweiz systematisch aufgenommen und 2017 publiziert. In diesem Zusammenhang findet die Generalversammlung der SGTI 2016 in Brunnen statt – damit man sehen kann, was bereits abgebrochen ist, was noch steht und wo noch weiter produziert wird.

Rundgang Brunnen

Grösserer Plan auf der Anmeldekarte



IN.KU

Häfen, Holderbank, Hotellerie

1996 konnte das Amt für Kultur des Kantons Schwyz die Holzpfähle im Seegrund beim Waldstätterhof auf das 13. bis 15. Jahrhundert zurückdatieren. Einzelne Pfähle sind als Palisaden mit der Spitze seeauswärts gerichtet – gegen unerwünschte Besucher. 1837 wurde das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee bei seiner Jungfernfahrt in Brunnen mit Flötzstangen am Anlegen gehindert. Mit der Eröffnung der waghalsig in den Fels gesprengten Axenstrasse im Jahre 1865 bestand zum ersten Mal eine durchgehende Gotthardstrasse. Die Schifffahrt diente zunehmend dem Tourismus. Zwischen 1892 und 1904 erhielt Brunnen die aktuelle Anlegestelle mit dem 1990 ausgebauten Stationsgebäude.

Bereits 1882 stellte Karl Hürlimann in seiner Fabrik Portlandzement her. 1996 gelangte das Zementwerk in den Besitz von Schmidheinys Holderbank Cement und Beton AG. 2004 erfolgte die Umbenennung zur Holcim, welche das Werk Brunnen 2008 stilllegte. Der Kalksteinbruch wird weiter genutzt für die Herstellung von Steinschotter.

Auch Brunnens wichtigster Wirtschaftszweig, die Hotellerie, erfuhr grosse Veränderungen. Aus der Belle Epoque, von 1904, stammt das den Ort dominierende, leicht abgewinkelte Grand Hotel mit mehrstöckigem Sockelbau und fünf Zimmergeschossen. Technikgeschichtlich interessant ist der frei stehende Liftturm. Er ermöglichte über den eisernen Verbindungssteg den direkten Zugang vom Hotel zur Talstation der 1905 eröffneten Zahnradbahn Brunnen – Morschach – Axenstein. Nach verschiedenen Besitzerwechseln nutzte die «Résidence Belle Epoque AG» dieses Hotel 1999 für Wohnzwecke um.

Dampfschiff Uri
an der Anlegestelle Brunnen.
Foto H.P. Bärtschi 2014

Liftturm des ehemaligen
Grand Hotels Brunnen.
Foto H.P. Bärtschi 2014

Für den Bau der Zementfabrik liess der Gründer Karl Hürlimann einen langen Kanal von der Muota ableiten und ein Kraftwerk erstellen.
Foto H.P. Bärtschi 2014

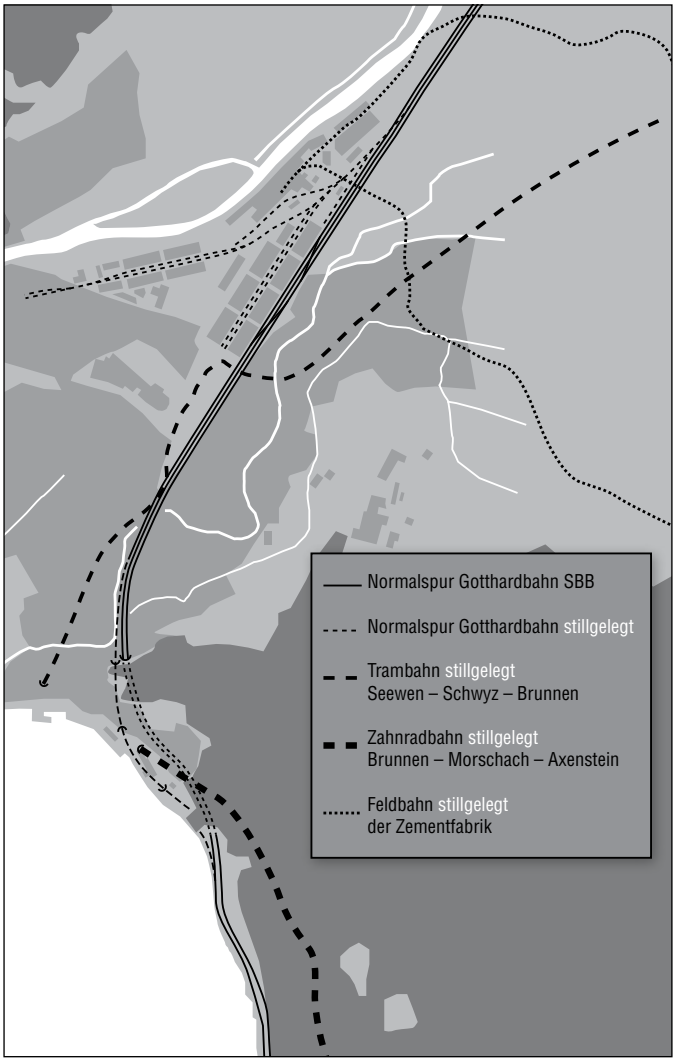
IN.KU

Als Brunnen ein Bahnknotenpunkt war

Für die Industrie, die Lagerzwecke und den Tourismus entstand in Brunnen ein umfangreiches Bahnsystem, das heute weitgehend abgebaut ist:
Die Gotthardbahn wurde ab 1875 erbaut und 1882 eröffnet. Die einzige Zufahrt zum neuen Basistunnel führt weiterhin über Brunnen durch den Axenstein. Die Strecke war zu Beginn einspurig, doch 1883 begann die Gotthardbahn-Gesellschaft mit dem Ausbau auf Doppelspur. Als letzte Etappe an der Nordrampe kam 1948 der Abschnitt Brunnen – Sisikon in Betrieb. Dabei wurde das Ursprungstrassee zwischen dem Bahnhof und dem See aufgelassen und die Doppelspur durch einen neuen Tunnel geführt. Das Einspurtrassee ist erhalten geblieben mit dem Tunnel unter dem Gütschwald hindurch und ein Stück weit als Fortsetzung der Seepromenade dem Ufer entlang. Weitgehend stillgelegt sind die normalspurigen Gütergleise im Industriegebiet Brunnen-Nord.
Die zweite Bahn in Brunnen war 1885 eine Rollbahn mit Pferdebetrieb zwischen der Zementfabrik und dem Steinbruch Schönenbuch. 1912 kam eine Dampflok zum Einsatz, um 1940 eine Diesellok. Die 1,3 km lange Werkbahn hatte eine Spurweite von 750 mm, sie wurde bis 1991 umfassend erneuert mit automatischen Beladeanlagen und zwei neuen Pendelzügen. Doch 2008 legte Holcim das Zementwerk still und liess die Anlagen bis 2012 grösstenteils abbrechen. Geblieben sind wenige Gleisreste.
Die Zahnradbahn Brunnen – Morschach – Axenstein fuhr von 1905 bis 1969 mit Drehstrom. Bei der abgebrochenen Talstation östlich des ehemaligen Grand Hotels erinnern eine kleine Brücke über die Zufahrtsstrasse und ein kurzer Tunnel an diese Bahn.
Die meterspurige Trambahn Seewen – Schwyz – Brunnen kam als jüngste Schienenbahn von Brunnen 1915 in Betrieb. Probleme bereitete die Kreuzung mit der Gotthardbahn beim Bahnhof, welche im Ersten Weltkrieg mit dem Bau der heute noch bestehenden Stahlfachwerkbrücke gelöst wurde. Bis 1963 erfolgten die Einstellung des Trambetriebs und die Umstellung auf Busse.
Die Eisenfachwerkbrücke mit den Halbparabelträgern und den Eisenbeton-Pfeilern wurde mehrfach saniert und ausgebaut.
Die Luftseilbahn Urmiberg aus den 1950er-Jahren bleibt 2016 geschlossen. Eine Wiedereröffnung der Bahn und des Restaurants ist unsicher.

Bahnhof Brunnen von 1903 und Trambrücke von 1915.
Foto H.P. Bärtschi 2014

Unten: Endstation der Brunnen – Morschach – Axenstein-Bahn am See.
Foto H.P. Bärtschi 1967



IN.KU

Stilllegungen und Grossprojekte

28 Hektaren gross ist, ohne Zeughausareal Schwyz, allein in Brunnen-Nord das für Neuüberbauungen vorgesehene Gelände. Das sind 25% mehr Hektaren als im 1999 frei gegebenen Areal Sulzer-Lokomotivfabrik Winterthur, in welchem trotz zentraler Lage etliche Bereiche immer noch leer stehen. Nur schon das Zementwerk Brunnen ist entlang des Flusses Muota einen Kilometer lang. Hier erwarb die Schwyzer Kantonalbank 2009 7,2 Hektaren Brache. Gemeinsam mit dem unmittelbar südlich gelegenen Areal der abgebrochenen Gotthardbahn-Lagerhäuser stehen vorläufig 10,5 Hektaren Land für Überbauungen zur Verfügung. Wohnungen, Büros, Läden, Restaurants und Freizeiteinrichtungen sollen in «novabrunnen» entstehen (in Winterthur hiess das Abbruchprojekt 1999 «winti-nova»). Hinzu kommen die 1939 von der Eidgenössischen Getreideverwaltung erstellten Lagerhallen und Silos. Denn 1999 legte der Bund die Anlage still, weil der Brotgetreidemarkt liberalisiert wurde und der Bund keine eigenen Lager mehr führen muss. Verschiedene Firmen sind Zwischennutzer der noch intakten Lagerhallen. Geplant sind, gemäss dem Kantonale Richt- und Nutzungsplan von 2013 Überbauungen für insgesamt 1400 Arbeitsplätze und 1200 Einwohner, sollte denn die Wirtschaft wieder wachsen. Als bedeutender Betrieb ist in diesem grossen Industrieareal noch die Reismühle Brunnen RMB aktiv. Sie wurde 1956 als Aktiengesellschaft unter anderem vom heutigen Coop-Konzern gegründet und beschäftigt 20 Personen. Auffallend ist der weit herum sichtbare Silobau der 1958 gegründeten Silo AG, welche die Anlage betreibt und sich bei anderen Unternehmen beteiligt. Der Reismühlebetrieb wird zur Zeit lärmberuhigt, damit künftige Nutzer in den bis zu zwölfgeschossigen, neuen Hochhäusern die Aussicht auf den See in Ruhe geniessen können; die Erschliessung der Neubauquartiere geschieht selbstverständlich über neue Strassen.

Abbruch der ab 1883 erbauten Gotthardbahn-Lagerhäuser
Foto H.P. Bärtschi 2015

Die Reismühle bleibt in Betrieb, die grossen Hallen des Bundesgetreidelagers stehen zur Disposition.
Foto H.P. Bärtschi 2014

Impressum

Text Sylvia und Hans-Peter Bärtschi
Gestaltet von Andreas Fahrni, KONTAKT, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau

Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industrie-kultur», 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.
- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über diese Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8401 Winterthur

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel»

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel, Case postale 2408, 8401 Winterthour

CCP: 80-33931-4

Président: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthour

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages du patrimoine industriel.
- Les membres reçoivent le IN.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.
- ISIS Plate-forme d'information pour la sauvegarde du patrimoine industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthour) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch

www.asht.ch

www.industriekultur.ch

www.patrimoine-industriel.ch

Mail: **info@sgti.ch**