

Projektarbeit

Sommersemester 2007

Zum Thema Kulturlandschaftswandel

Entwicklung der Region Arth-Goldau nach dem Bergsturz von 1806



Von

Sophie Lehning
Florian Kost
Michael Rück
Andreas Sidler

Institut für Kartografie an der ETH Zürich
Betreuung: Christian Häberling, Juliane Cron, Stefan Räber
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1 Vorwort	2
1.2 Ziele	2
2. Zusammenfassung	3
3. Die Region Arth-Goldau	4
3.1 Wo liegt Goldau?	4
3.2 Historischer Hintergrund	4
3.3 Goldau vor dem Bergsturz – Goldau um 1800	5
3.4 Der Bergsturz und seine Auswirkungen	5
3.5 Die Ursachen des Bergsturzes	6
4. Goldau nach dem Bergsturz bis heute	7
4.1 Goldau – Unmittelbar nach dem Bergsturz	7
4.2 Wiederaufbau	8
4.2.1 Entwicklung von 1806 bis 1850 – Neubau der wichtigsten Gebäude	8
4.2.2 Entwicklung von 1850 bis 1905 – Eisenbahnzeitalter, Goldau wird Betriebsmittel-punkt	9
4.2.2.1 Erste Zahnrad-Bergbahn Europas	9
4.2.2.2 Bau der Arth-Rigi-Bahn (ARB).....	9
4.2.2.3 Die Finanzkrise der Gotthardbahn und ihre Auswirkungen	10
4.2.2.4 Erneuerungen der ARB	11
4.2.2.5 Finanziell schlechte Lage der ARB	11
4.2.2.6 Goldau wird zum Eisenbahnknotenpunkt & die Trennung der ARB in Tal- und Bergbahn	11
4.2.2.7 Zusammenfassung von 1870 bis 1900.....	12
4.2.2.8 Hochperron der Arth-Rigi-Bahn.....	12
4.2.3 Entwicklung von 1905 bis 1960	14
4.2.4 Entwicklung von 1960 bis heute	16
4.2.4.1 Industrie und Gewerbe.....	16
4.2.4.2 Schulen	16
4.2.4.3 Schienen und Strasse	17
4.2.4.4 Weitere landschaftsprägende Objekte und Ereignisse	17
4.3 Statistikanalyse	20
4.4 Tierpark	22
4.5 Bergsturzmuseum	22
5. Zukunftsaussichten	23
5.1 Drohen neue Bergstürze?	23
5.2 Goldau	23
6. Fazit	25
7. Quellenverzeichnis	26
8. Anhang	27
8.1 Auszüge aus dem Interview mit Markus Hürlimann	27
8.2 Bildergalerie	30
8.3 Goldau	31
8.4 Statistiken	32

1. Einleitung

1.1 Vorwort

Für unsere Projektarbeit im zweiten Semester haben wir uns für das Thema „Kulturlandschaftswandel“ entschieden. Unser Auftrag lautet, ein selbst ausgesuchtes Gebiet der Schweiz anhand von diversen Quellen und Karten aus dem kartographischen Institut und der Kartensammlung der ETH Zürich zu analysieren und zu beschreiben, wie es sich in den letzten 150 Jahren landschaftlich entwickelt und verändert hat.

Über das Gebiet, welches wir mit dieser Arbeit abhandeln, waren wir uns sehr schnell einig und beschlossen die Region von Arth-Goldau näher zu betrachten.

In Goldau ereignete sich vor genau 201 Jahren ein gewaltiger Bergsturz, der das gesamte Dorf zerstörte. Demzufolge wurde Goldau vom Grund aus vollständig neu gebaut und konnte sich neu entwickeln, was für unser Thema sehr interessant erscheint. Da aber die älteste Karte, die wir für unser Gebiet finden konnten, aus dem Jahr 1894 stammt, konnten wir die wichtigsten Entwicklungen des Neuaufbaus kurz nach dem Bergsturz nur aufgrund von Literaturrecherchen beschreiben.

Unser Bericht und das dazugehörige Poster sind mit Karten aus den verschiedensten Jahren und selbst gemachten Photos dokumentiert.

An dieser Stelle ist es uns eine Ehre, einen herzlichen Dank an Christian Häberling, Juliane Cron und Stefan Räber aus dem kartographischen Institut der ETH Zürich für die Betreuung und stete Hilfeleistung bei unserer Arbeit auszusprechen.

1.2 Ziele

Über den Bergsturz selbst und die geschichtliche Situation der Schweiz um den Beginn des neunzehnten Jahrhunderts wurde schon viel geschrieben, vermutet und postuliert, sodass wir nur kurz darauf eingehen werden. Diese Projektarbeit ist vermehrt der Entwicklung der Landschaft und der Kultur der Region Arth-Goldau während den letzten 200 Jahren gewidmet. Der vorliegende technische Bericht sollte auf die folgenden Fragen die Antworten liefern. Wie wurde das völlig zerstörte Dorf wieder aufgebaut? Wann wurden welche regional, national oder gar international bedeutende Projekte geplant und realisiert? Wie wurde aus dieser Region ein wichtiger Knotenpunkt des Gütertransports zwischen der Nord- und der Südschweiz? Und wie entwickelte sich dabei das Bevölkerungswachstum? All dies sind zentrale Fragen dieser Projektarbeit

Um dem Leser den Wiederaufbau und die Entwicklung der Region Arth-Goldau zu veranschaulichen, wollen wir in drei Hauptschritten vorgehen, welche selber nochmals in untergeordnete Kapitel unterteilt sind:

- Zuerst werden wir den historischen Hintergrund verdeutlichen. Dazu gehört eine genaue Beschreibung Goldaus vor dem Bergsturz, sowie die Ursachen und Auswirkungen des Bergsturzes.
- Anschliessend wollen wir den Wiederaufbau Goldaus in chronologischer Reihenfolge dem Leser nahe bringen. Dazu teilen wir dieses Kapitel in die Zeitspannen ein, in denen bedeutende Bauten errichtet oder wichtige Projekte realisiert wurden. Letztendlich möchten wir uns den Zukunftsaussichten der Region widmen.
- Mit dem Besuch in der Region und dem Bergsturzmuseum in Goldau und dem Interview mit Markus Hürlimann, Kurator des Museums von 1986 – 1997 möchten wir unserem Projekt eine persönliche Note geben.

2. Zusammenfassung

Anlässlich des zweihundertsten Jahrestages gedachte die gesamte Schweiz im Jahre 2006 speziell der Opfer des Goldauer Bergsturzes. Am 2. September 1806 begrub Geröll und Schutt des nördlich von Goldau gelegenen Rossbergs ein gesamtes Dorf unter sich. Dies stellt bis heute die grösste, dokumentierte Naturkatastrophe der Schweiz dar. Die 40 Millionen Kubikmeter Gestein, auf denen das heutige Goldau steht, hatten einen grossen Einfluss auf die Kultur- und Landschaftsentwicklung in den vergangenen 200 Jahren in dieser Region.

Zwei Jahre nach dem Bergsturz fingen die Goldauer mit dem Wiederaufbau ihres Dorfes an. Als Erstes entstand 1808 das Pfrundhaus mit einem Gottesdienstlokal an der Kreuzung der Wege von Arth nach Schwyz und von Einsiedeln nach Rigi-Klösterli. Im Jahre 1812 bauten sie das heute noch stehende Gasthaus Rössli, unmittelbar neben dem Pfrundhaus.

Als 1827 das Gottesdienstlokal zu klein wurde, begannen sie mit dem Bau einer Kapelle, welche 1849 fertig gestellt wurde und das Gottesdienstlokal verwandelte sich in ein Schulzimmer.

Durch den Bergsturz erhielt auch der Tourismus einen gewaltigen Aufschwung. So wurde 1816 eine Herberge auf Rigi-Kulm provisorisch fertig gestellt und auch die Bergbesteigung auf die Rigi nahm langsam neue Grössen an.

Der grosse Aufschwung bekam Goldau durch die Bauten der Bahnen, nämlich der Zahnradbahn von Arth aus auf die Rigi, Baujahr 1875 und der Gotthardlinie, Baujahr 1882, welche durch den Schutt gebaut wurde. Diese wollte man zuerst im Arther Talkessel erstellen, doch die Aushöhlung des Tunnels durch das Bergsturzgeröll Richtung Steinen war mit zu hohen Kosten verbunden, so musste die Linienführung verlegt werden.

Aufgrund des Bahnbaus, erstellte man in Goldau etwa 18 Hotels und Restaurants. Diese Notwendigkeit wurde hauptsächlich für die 1'000 italienischen Arbeiter verlangt, da sie auch noch für den Umbau der ARB eingesetzt wurden. Eine neue Bahn, die Südostbahn (SOB), schloss sich an die Gotthardbahn an. Durch deren 1894 eröffnete Strecke Arth-Goldau-Biberbrugg (-Rapperswil) wurde Goldau zu einem der wichtigsten Eisenbahn-Knotenpunkte der Schweiz.

Zwischen 1905 und 1960 wurden zwei bedeutende Projekte realisiert, welche die demographische Konjunktur und die politische Unabhängigkeit Goldaus förderten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde ersichtlich, dass die längst zu kleine Kapelle Goldaus ersetzt werden musste. Geplant war die neue Herz-Jesu-Kirche zum 100. Jubiläum des Bergsturzes, doch die finanzielle Lage Goldaus erlaubte 1906 nur den Spatenstich des Gotteshauses. Nach dreijähriger Bauzeit konnte es 1909 eingeweiht werden.

Die stark anwachsende Goldauer Bevölkerung hatte nicht zuletzt die Überlastung der pädagogischen Infrastruktur Goldaus zur Folge. Um das Problem zu lösen, reichte zu Beginn eine provisorische Umgestaltung unbenutzter oder leer stehender Räume und Immobilien für die Nutzung als Schulräume, bevor die Notwendigkeit eines grossen Schulhauses deutlich wurde. Der Bau dieses Schulhauses sollte 1914 begonnen werden, doch der Ausbruch des 1. Weltkrieges verschob den Beginn des Baus um 15 Jahre. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Schulhauses folgte erst 1929.

Nach der Stagnation in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts konnte Goldau vor allem in den Nachkriegsjahren die Einwohnerzahlen wieder steigern. Das Dorf hatte genügend und günstiges Bauland und mit den hervorragenden Anschlüssen an den öffentlichen Verkehr mit dem Bahnhof Arth-Goldau und später mit dem Bau der Autobahn verfügte man über einen grossen Standortvorteil gegenüber anderen Ortschaften in der Umgebung. In diesen Jahren zogen auch auswärtige Firmen in die Gemeinde, was wiederum neue Arbeitsplätze schaffte.

Goldau konnte sich auch die guten ÖV-Anschlüssen zu Nutze machen, als es darum ging, ein neues Kantonales Gewerbeschulhaus zu bauen, wie aber auch beim Bau der Pädagogischen Hochschule Zentralschweiz - Hochschule Schwyz (PHZ) war dies ein entscheidender Vorteil für den Standort Goldau.

3. Die Region Arth-Goldau

3.1 Wo liegt Goldau?



Abb. 1: Wappen von Goldau



Abb. 2: Wappen der Gemeinde Arth

Die im Kanton Schwyz situierte Gemeinde Arth, dazugehören die Gemeindeteile: Arth, Oberarth und Goldau, liegt in einem weit geschwungenen Talkessel zwischen Zuger- und Lauerzersee und zieht sich vom Gipfel des Rossberges (1568 Meter über Meer) bis hinüber zum Rigi Kulm (1798 Meter über Meer). Die Gegend ist sehr ländlich geprägt und die Tallandschaft gilt als fruchtbar mit vielen Obstbäumen. Die europäische Nord-Süd-Verkehrsachse, die Schienen und Strasse, durchquert die Gemeinde Arth, so gelangt man innert kürzester Zeit an wichtige Verkehrsknotenpunkte der Schweiz. Durch die Bedeutung des Bahnhofs Arth-Goldau als Knotenpunkt hat das „Eisenbahnerdorf“ Goldau heute sein Stammdorf Arth bevölkerungsmässig überholt.

Rund die Hälfte des Gemeindegebietes wird landwirtschaftlich, namentlich mit Viehzucht genutzt. Im Weiteren ist ein ausgewogenes Spektrum an Erwerbsmöglichkeiten vorhanden. So gibt es zahlreiche Arbeitsplätze in den Bereichen Seilbahnbau, Textilverarbeitung, Türen- und Badewannenproduktion sowie Metallbau. Im Dienstleistungssektor sind Tagestourismus, Bahnbetrieb und Transportgewerbe von Bedeutung. Viele Einwohner pendeln dank der guten Verkehrsanbindung an ihren Arbeitsplatz in die Zentrumsstädte Zug, Luzern oder Zürich.

3.2 Historischer Hintergrund

Spuren belegen, dass die schöne Lage am Süden des Zugersees wohl schon in der Zeit der Pfahlbauer erste Siedler angezogen hat. Im Mittelalter waren die Grafen von Lenzburg, die Kyburger und die Habsburger Besitzer dieser Gegend. Zur Bewahrung der Freiheit schlossen die Schwyzer mit den Arthern um 1315 einen gegen die Herrschaft Österreichs gerichteten Bund. Als Schutz gegen allfällige Angriffe entstand eine gewaltige Letzimauer mit Türmen, die sich von einem Berghang dem See entlang zum andern hinüberzog. Heute sind davon kaum Spuren mehr sichtbar.

Für die heutige Landschaftsbildung ist zum grössten Teil das geologisch instabile Gebiet des Rossberges verantwortlich. Ein prähistorischer Bergsturz von Oberarth im 14. Jahrhundert war von grösserer Bedeutung. Der frühere Sturz bedeckte trotz grösserer Brocken, allerdings eine geringere Fläche als der von 1806. Wobei vermutet wird, dass dieser Sturz die Stauung der Muota und die Entstehung des Lauerzersees verursachte.

Eine schreckliche Katastrophe ereignete sich, wie schon erwähnt 1806 als sich ein Teil des Rossberges löste und den Talboden meterhoch überdeckte. Auf diesem Schuttgebiet des Bergsturzes ist das neue Dorf Goldau entstanden.



Abb. 3¹: Lage von Goldau

¹ www.zoos.ch/goldau/pix/plan.gif

Die Entstehung von Goldau dauerte durch die Jahrhunderte von wenigen Ansiedlungen durch Bauern, darum kann man nicht genau sagen, wann Goldau entstanden ist. Das erste Mal wurde Goldau 1353 urkundlich genannt. Das Wort „Goldau“ hat nichts mit Gold zu tun, sondern leitet sich vom Wort „golet“ (=Schutt) her, also die „Schutt-au“.

3.3 Goldau vor dem Bergsturz – Goldau um 1800

Der Bergsturz war für Goldau eigentlich das zweite schwere Unglück in weniger als zehn Jahren. Denn die Ortschaften Arth und Goldau hatten an den kriegerischen Ereignissen vom Ende des 18. Jahrhunderts auch stark gelitten. In diesen Kriegsjahren wurden viele Häuser geplündert und es gab einen grossen Verlust an Menschenleben. Als dann aber der Bergsturz im Jahre 1806 niederging, waren bereits wieder ruhigere und geordnetere Zeiten in der Region angebrochen.



Abb. 4: Relief von Goldau vor dem Bergsturz, aufgenommen im Bergsturzmuseum. Kleines Relief Alt-Goldau, 1:6000, 1809 – 1816, mod., landsch., Gips, 108x60, von Baumann, Joseph Martin, 1767 – 1824

3.4 Der Bergsturz und seine Auswirkungen

Der Bergsturz dauerte lediglich ein paar Minuten. Die abgeglittene Felsmasse war in etwa 1800 m lang, mehrere 100 m breit und circa 80 m dick (30-40 Mio m³). Dies entspricht einer Abbruch-Fläche von ca. 0.5 km². Die überschüttete Fläche hingegen betrug circa 6,6 km².

Goldau, Röthen und Buosingen, beides Höfe um Goldau herum, und Lauerz wurden unter einer 10 – 50 m dicken Schuttschicht begraben. Der Bergsturz forderte schätzungsweise 457 Todesopfer und zerstört wurden über 100 Häuser, 220 Ställe/Scheunen sowie 4 Kirchen/Kapellen. Aus dem Bergschutt konnten noch 14 Personen gerettet werden. Dazu kommen noch die 206 Geflüchtete oder Abwesende. Die Viehzucht litt auch unter der Katastrophe und zählte etwa 323 tote Tiere.

Die Westgrenze des Lauerzensees wurde verschoben und zudem gab es eine ungefähr 20 m hohe Flutwelle, die mehrere Opfer forderte. Am Gegenhang der Rigi-Nordflanke schlugen die Trümmer bis auf knapp 600 m ü. M. hinauf.

Die Katastrophe traf damals ein von Besetzungen und Kriegswirren heimgesuchtes Tal und löste in der Folge eine beachtliche Solidaritätswelle in- und ausserhalb der damaligen Schweiz aus. Der Bergsturz war so zu sagen die Geburtsstunde der ersten schweizerischen Spendensammlung und wurde als Chance genutzt, die nationale Solidarität zu stärken. Für viele Leute war der Bergsturz eine Demonstration göttlicher Macht. Er war aber auch der erste, der wissenschaftlich untersucht und erklärt wurde.

Die Abbruchstelle war in den vergangenen 200 Jahren auch ein äusserst interessanter Ort für viele Forscher und Wissenschaftler. Neue wissenschaftliche Arbeiten zur Geologie, Paläontologie und Vegetationsentwicklung brachten viele wertvolle, wissenschaftliche Erkenntnisse ans Licht.

„Der Goldauer Bergsturz ist als Schauplatz der grössten historischen Felsrutschung der Schweiz eine Landschaft von nationaler Bedeutung. Seit dieser Katastrophe von 1806 läuft eine kontinuierliche Rükeroberung durch die Vegetation, eine sogenannte Sukzession, ab. Heute findet man hier eine einmalige Pflanzen- und Tierwelt in verschiedenen Entwicklungsstufen.

Die offene und halboffene Pioniervegetation der oberen Lagen geht nach unten in den immer dichter werdenden Wald über.

Gleichzeitig verdrängen Baumarten wie zum Beispiel die Fichte oder Laubgehölze die oben noch dominante Wald- und Bergföhren.

Frühe Sukzessionsstadien und damit auch die für sie typischen, oft seltenen Lebewesen verschwinden.“

Aus: Informationstafel am Rossberg

3.5 Die Ursachen des Bergsturzes



Abb. 5 ²



Abb. 6 ²



Abb. 7 ²

Der Bergsturz am Rossberg war vorprogrammiert und die primären Ursachen sind im geologischen Aufbau des Berges zu suchen.

Die Gesteine, die wir heute am Rossberg finden, stammen aus den vor rund 25 Millionen Jahren im Alpenvorland abgelagerten Sedimentschichten, die sich in den folgenden Jahrillionen verfestigt haben.

Die Eiszeiten haben beim Bergsturz auch eine grosse Rolle gespielt. Wie auf der Abbildung 5 ersichtlich ist, erweiterte ein Arm des Reuss-Gletschers das Tal und erodierte die unteren Felsschichten, so dass die oberen Teile kein natürliches Widerlager mehr hatten und nur durch Reibung am Hang festgehalten wurden.

Langsam haben sich dann Klüfte in den Gesteinschichten gebildet, in denen Wasser eingedrungen ist. Dadurch wurde der, zwischen den Nagelfluhschichten eingelagerte und unter hohem Druck stehende Mergel weich und schlüpfzig (Abb.6).

In Folge eines regenreichen Sommers im Jahre 1806 wurde dann die untere Schicht so stark aufgeweicht, dass sich am 2. September 1806 der Hang löste und ins Tal hinab donnerte (Abb. 7).

Diese regenreiche Periode wurde, wie auch bei vielen anderen Bergstürzen in anderen Jahren, zum Auslöser der Katastrophe.

Seitdem ereignen sich am Rossberg immer wieder kleine Felsbrüche, was daraufhin deutet, dass das Bergsturzgebiet immer noch sehr instabil ist. Der letzte Murgang ereignete sich im August 2005 wiederum nach starken Niederschlägen.



Abb. 8: Abbruchstelle von oben gesehen ²

² <http://www.goldauerbergsturz.ch>

4. Goldau nach dem Bergsturz bis heute

4.1 Goldau – Unmittelbar nach dem Bergsturz

Unmittelbar nach dem Bergsturz befand sich das einst kleine, sympathische Dorf Goldau und all die fruchtbaren Landschaften unter einer 30 bis 40 Meter dicken Schutt-Masse. Dennoch überlebten 19 Häuser von Goldau, welche zuvor am Rande des Dorfes standen, den Bergsturz.

Wichtig war, dass man nach dem Bergsturz die Rigi-Aa sofort wieder freilegte. Wäre diese Arbeit nicht sofort eingeleitet worden, hätte sich auf dem Schutt sehr viel Wasser angesammelt, was wiederum zur Bildung von kleineren Seen geführt hätte, welche später den ganzen Arther-Talboden überschwemmten, sobald sie über die Ufer getreten wären.

Ähnlich könnte sich der Lauerzersee, welcher nur gerade eine maximale Tiefe von 13 Metern vorweist, nach dem prähistorischen Bergsturz gebildet haben. Es wird vermutet, dass die Muota früher relativ geradlinig durch die Artherebene in den Zugersee floss. Nach dem mittelalterlichen Bergsturz kam es dann zu grossen Rückstauungen bei Goldau und Lauerz und die Muota änderte ihren Verlauf in Richtung Südwesten und mündete ab diesem Zeitpunkt bei Brunnen in den Vierwaldstättersee. Doch dies ist nur eine Theorie und sie ist bis heute noch nicht bewiesen.

Die Schuttmasse, welche beim Bergsturz von 1806 in den Lauerzersee donnerte und dabei bekanntlich eine gefährlich hohe Welle auslöste, verkleinerte den See schlussendlich um einen Sechstel, auf eine Fläche von etwas mehr als 3 km². Die Tiefe des Sees veränderte sich jedoch nicht. Aus ökologischer Hinsicht bedeutete dieser Bergsturz damals ein grosses Fischsterben für den Lauerzersee. Davon hat sich der See schon längst wieder erholt.

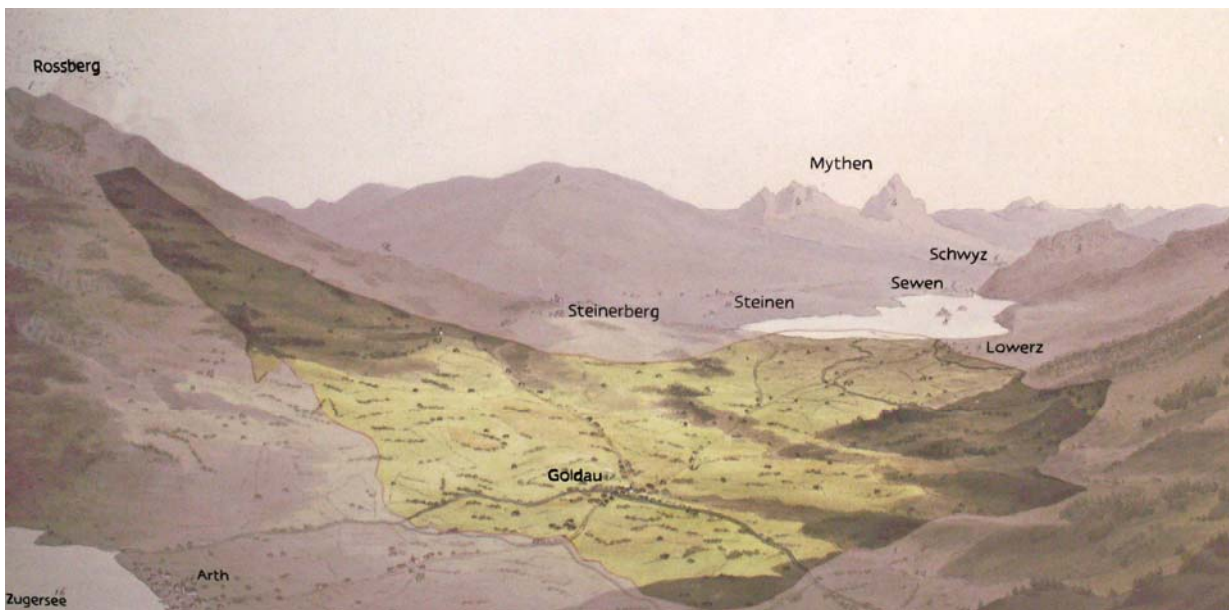


Abb. 9: Darstellung des Bergsturzausmasses; aufgenommen im Bergsturzmuseum

4.2 Wiederaufbau

4.2.1 Entwicklung von 1806 bis 1850 – Neubau der wichtigsten Gebäude

Bis die Goldauer wieder mit dem Bau ihres Dorfes anfangen, verstrichen geradezu nur zwei Jahre. Viele Zeitgenossen des Bergsturzes waren so pessimistisch, dass ihrer Ansicht nach, das Gebiet auf Jahrhunderte hinaus eine Wüste geblieben wäre. Doch die Optimisten sollten Recht behalten. Der Pessimismus zeigte trotzdem noch Jahre später seine grossen Auswirkungen, nicht nur im Dorfe selber, sondern auch weit über die Landesgrenzen hinaus. In der französischen „Grande Encyclopédie“ fand man unter dem Stichwort Goldau, welche nach der Eröffnung der Gotthardbahn abgedruckt wurde:

„Schweizer Dorf, im Kanton Zug(!), durch einen entsetzlichen Bergsturz zerstört und nicht mehr wiederaufgebaut“³

Den Goldauern Überlegung war es, als erstes für die damalige Zeit, wieder die wichtigsten Gebäude zu erbauen. Zuerst hatte man das Bedürfnis nach einer Kapelle, doch durch einen Kompromiss wurde das Pfrundhaus mit einem integrierten Gottesdienstlokal gebaut. Dies war ebenso der geschickteste Weg, sich für die Zukunft einen in Goldau residierenden Geistlichen zu sichern. So begannen sie im Jahre 1808 mit dem Bau des Pfrundhauses. Man war sich auch nicht sofort einig, wo es erbaut werden sollte, denn sie hielten eine Wiederholung der Katastrophe jederzeit wieder für möglich. Die Gegend von Emmenwald, die bei einem neuen Bergsturz als die sicherste Stelle galt, wurde nicht berücksichtigt und das Pfrundhaus entstand an der Kreuzung der Strassen von Arth nach Schwyz und von Einsiedeln nach Rigi-Klösterli, welche von vielen Pilgern genutzt wurden.

Bereits 1812 entstand neben dem Pfrundhaus das ebenfalls heute noch stehende Gasthaus Rössli. Dieses beherbergte bis 1867 die erste Goldauer Postablage. Beide Gebäude, das bemalte Pfrundhaus und das Rössli wurden dann im Jahre 1980 als geschützte Baute anerkannt.

In der Zeit nach dem Bergsturz wurde viel Wert auf die Religion und den Glauben gelegt. So wurde das Gottesdienstlokal schon sehr schnell zu klein und 1827 begann der Bau einer Kapelle. Welche 1849 vollendet wurde. Nach ihrer Einweihung wurde das Türmchen vom Pfrundhaus demontiert und das bisherige Gottesdienstlokal verwandelte sich in ein Schulzimmer. Aus den 19 Häusern, die den Bergsturz überlebt hatten, wurden bis zu diesem Zeitpunkt bereits 50.

Das letzte hier noch zu erwähnende wichtige Gebäude für Neu-Goldau, ist die Entstehung eines Hauses mit Stallungen für die Rigi-Perde gegenüber dem Rössli. Es wurde 1850 erbaut und wurde zusätzlich von 1867 bis 1882 für die zweite Postablage genutzt.



Abb. 10: Pfrundhaus, erbaut 1810



Abb. 11: Hotel Rössli, erstes Gasthaus, erbaut 1812

Durch den Bergsturz erhielt der Tourismus einen gewaltigen Aufschwung. Der Andrang von auswärtigen Leuten auf dem Rigi-Panorama wurde immer grösser und das vor allem, um das im Volksmunde genannte 8. Weltwunder, der Bergsturz, aus nächster Nähe zu betrachten. Somit konnte bereits anfangs 19. Jahrhundert ein so genannter Katastrophentourismus festgestellt werden. Bereits im Jahre 1814, begann der Kronenwirt von Rigi-Klösterli, mit dem Bau einer Herberge auf Rigi Kulm. Doch während dem Bau wurden ihm die Finanzen ein Verhängnis und nur dank der Hilfe eines Freundes konnte die Herberge 1816 provisorisch fertig gestellt werden.

³ J. N. Zehnder: Der Goldauer Bergsturz, Seine Zeit und sein Niederschlag. S. 171

Die Bergbesteigung auf die Rigi nahm langsam eine neue Grösse an und durch die Touristen, die den Weg nicht unter ihre eigenen Füsse nehmen oder es sich leisten konnten, bürgerten sich allmählich Transporte zu Pferd oder Tragsessel, sogenannte Sänften, ein. Der Goldauer Rigiweg wurde für die neue Art der Begehung ausgebaut und für Goldau von grossem Vorteil. 1840 führte man dann ein Reglement für die Pferdehalter und die Träger ein, welches besagte, dass die Pferdehalter den Grundeigentümern, durch deren Land die Wege führten, ein Weggeld zu entrichten haben. Dies wurde für viele Goldauer eine lukrative Einnahmequelle.

4.2.2 Entwicklung von 1850 bis 1905 – Eisenbahnzeitalter, Goldau wird Betriebsmittelpunkt ⁴

4.2.2.1 Erste Zahnrad-Bergbahn Europas

Das Dorf Arth, welches seit 1852 durch zwei Zugersee-Dampfschiffe verkehrsmässig erschlossen ist, galt früher als einer der wichtigsten Ausgangspunkte für die Besteigung der Rigi. Bis am 23. Mai 1871 von Vitznau (Kanton Luzern) bis Staffelhöhe die erste Zahnrad-Bergbahn in Europa eröffnet wurde. Sie führte jedoch nicht ganz auf den Gipfel Kulm. Der Grund dafür war, dass der Streckenteil von Staffelhöhe bis Kulm zum Kanton Schwyz gehörte. So entstand ein Pachtvertrag zwischen der Luzerner Rigibahn und der zukünftigen Arth-Rigi-Bahn über diesen Streckenanteil, wobei die Luzerner Rigibahn einen bestimmten Zins für die Benützung dieser Strecke bezahlen musste. Am 23. Juni 1873 wurde die Strecke Staffelhöhe-Kulm dem Betrieb übergeben.

4.2.2.2 Bau der Arth-Rigi-Bahn (ARB)

In Arth musste man so schnell wie möglich mit dem Bau der Rigi-Bahn beginnen, um mit den Luzernern gleichzuziehen. Die Talstation der ARB in Arth war von den Initianten der Bergbahn vorgegeben. Ähnlich wie in Vitznau sollte auch sie durch die Schifffahrt erschlossen werden.

Die zu bauende Strecke teilte man in Tal- und Bergbahn auf. Das 1,4 Kilometer lange Teilstück von Arth nach Oberarth (Talbahn) wurde als Adhäsionsbahn erstellt. Mit dem Bau der Talbahnstrecke konnte man aber erst 1874 beginnen, weil es nicht möglich war, die Talstation in der Nähe des Schiffstegs zu bauen und man sich deswegen umorientieren musste. Man entschied, die Station in Arth auf der Schulhofstatt zu erstellen.

Die Zahnradstrecke begann erst in Oberarth, wo der Lokwechsel stattfand. Die geplante Strecke führte über Goldau, Kräbel, Fruttli und Klösterli nach Rigi-Staffel.

Am 1. Juni 1873 begann man mit den Bauarbeiten zwischen Goldau und Staffel. Die Arbeit erwies sich als ungemein schwierig. Zwischen Kräbel und Klösterli musste zerklüftetes Felsgebiet durchquert werden. In der Nähe von Fruttli musste man den 41 Meter langen Pfedern- und den 63 Meter langen Rothenfluchtunnel ausbrechen, wobei vor allem der Bau des letzteren grosse Schwierigkeiten bereitete. Zudem waren im schwierigsten Gelände drei Eisenbahnbrücken zu erstellen. Besondere Schwierigkeiten bot das Erstellen

des Trassees entlang der Kräbelwand. Es musste mit zahlreichen Stützmauern aus Natursteinen gesichert werden. Doch 1875 hatten es auch die Arther geschafft ihre Rigibahn fertigzustellen, obwohl die Kosten für den gesamten Bau einiges höher ausfielen als zuerst angenommen – nicht zuletzt auch deswegen, weil zwischen Staffelhöhe und Kulm ein zweites Gleis gelegt werden musste.

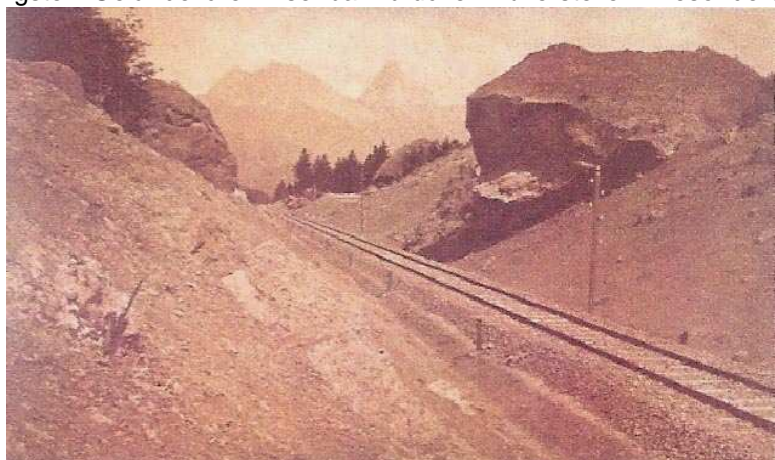


Abb. 12: Das heutige Bahnhofsgelände um 1882

⁴ Aus: Oswald G. : Arth-Rigi-Bahn 1875 – 1992 , Die Geschichte einer Schwyzer Bergbahn. Schwyzer Hefte, Band 66, 1995

4.2.2.3 Die Finanzkrise der Gotthardbahn und ihre Auswirkungen

Die Initianten der ARB waren sich immer bewusst, dass ihre Rigi-Bahn nur durch die seit 1872 im Bau befindlichen Gotthardbahn zufriedenstellend erschlossen werden konnte. Gemäss den ursprünglichen Plänen der Gotthardbahn ging man davon aus, dass der Bahnhof in der Ebene zwischen Arth und Oberarth zu liegen kommt, wo sich die von Zürich und Luzern herkommenden Bahnlinien vereinigen sollten. Um diesen Plan zu verwirklichen, musste man für die Gotthardbahnlinie von Oberarth in Richtung Steinen einen Tunnel bauen, welcher unter dem Schutt des Bergsturzes hindurchführte. Doch bereits 1876, ein Jahr nach Baubeginn des Richtstollens, mussten die Arbeiten für diesen Tunnel aufgrund der schlechten Finanzlage der Gotthardbahn eingestellt werden. Diese Finanzkrise konnte nur durch eine Reduzierung des Bauprogramms bewältigt werden und so entschied man sich für eine Redimensionierung des Bahnnetzes, wobei das Dorf Arth eines der Hauptopfer darstellte. Die Linienführung über das Schuttgebiet in Goldau erwies sich gegenüber der Untertunnelung als die preisgünstigere Lösung. Das bedeutete: Der Arther Bahnhof sollte in Goldau gebaut werden. Mit diesem Entscheid konnte sich der Arther Gemeinderat lange nicht abfinden. Auch für die Linie der ARB zwischen Arth und Oberarth wäre ein Anschlussbahnhof sehr wichtig gewesen. Doch alle Bemühungen des Gemeinderates, die Variante der Untertunnelung doch noch auszuführen, nützten schlussendlich nichts. Die Gotthardbahn setzte ihre Absicht durch und der Bahnhof wurde in Goldau gebaut und erhielt die diplomatische Doppelbezeichnung Arth-Goldau. Demzufolge konnten die Arther ihre Hoffnung, direkt an den europäischen Verkehr angeschlossen zu werden, begraben. Jene Umgestaltung hatte auch zur Folge, dass die Bahnlinie von Immensee nach Goldau, fertiggebaut 1897, näher am Berghang der Rigi gebaut werden musste und dadurch vermehrt Erdbeben und Gesteinsschlägen ausgesetzt war. Um die Bahnlinie vor solchen Gefahren zu sichern, kaufte die SBB entlang dieser Linie viel Land, welches man bis heute gezielt pflegt.

Diese Konzeptänderung der Gotthardbahn warf natürlich die Pläne der 1875 eröffneten ARB über den Haufen. Die ARB musste auf das Eröffnungsjahr 1882 der Gotthardbahn warten und den Anschluss an deren Bahnhof suchen. Man darf sich fragen, ob die Talbahn von Arth nach Goldau je gebaut worden wäre, wenn man von Anfang an entschieden hätte, den Bahnhof für die Gotthardbahn in Goldau zu bauen.



Abb. 13: Blaue Linie: Einst geplantes Projekt der Gotthardbahn mit Station in Arth; Rote Linie: Heutige Bahnanlage; Gelbe Linie: Arth-Rigi-Bahn mit Station in Arth vor 1959; Schwarze Linie: Variante Lauerz mit Durchstich Urmiberg.

Der Bau der Gotthardbahn hatte auch Auswirkungen auf die Artenvielfalt in Goldau, auch wenn man dies auf den ersten Blick gar nicht realisiert. In Goldau treten gewisse Arten von Eidechsen auf, die man sonst nur in südlichen Gefilden vorfindet. Auch in Arth gibt es solche Tiere nicht. Die Eidechsen kamen vor circa hundert Jahren mit den ersten Güterzügen durch den Gotthard. Da in Goldau zum Umladen von Gütern immer ein längerer Halt eingeschaltet wurde, konnten sich die Tiere in der Gegend ansiedeln. Am Depotweg, der in der Nähe des Bahnhofs liegt, findet man heute eine grössere Population dieser Reptilien. Dieses Phänomen findet man an verschiedenen Güterbahnhöfen nördlich des Gotthards.

4.2.2.4 Erneuerungen der ARB

Mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn wurde Goldau fast automatisch zum Betriebsmittelpunkt der ARB. 1881 wurde mit dem Bau der neuen Strecke zum Bahnhof Arth-Goldau begonnen. Praktisch zeitgleich wurden auf der Strecke zwischen Oberarth und Goldau die Zahnstangen ausgebaut und durch bauliche Massnahmen die Neigung von 80 auf circa 60 Promille reduziert. So konnte auf der ganzen Strecke zwischen Arth und Goldau auf Adhäsionsbetrieb umgestellt werden, womit die Betriebsabwicklung wesentlich einfacher wurde. Der Lokomotivwechsel erfolgte nun auf einfache Weise beim Bahnhof Arth-Goldau. Dies bewirkte, dass die Station in Oberarth durch den Wegfall des Lokwechsels beinahe bedeutungslos wurde. So verlegte man Werkstätte, Magazin und diverse Büros von der Station Oberarth zum Bahnhof Arth-Goldau.

4.2.2.5 Finanziell schlechte Lage der ARB

Am 1. November 1882 eröffnete die ARB ihren ersten Winterbetrieb zwischen Arth und Goldau. Der Winterbetrieb der Bergbahn wurde erst 1929 eingeführt. Zuvor fuhren die Züge nur im Sommer in den Monaten von Mai bis Ende Oktober. Die Fahrpreise waren im Vergleich zum Sommerbetrieb bescheiden angesetzt. Eine einfache Fahrt von Arth nach Goldau kostete 30 Rappen, eine Retourfahrkarte 50 Rappen. In den ersten Jahren nützen die Leute den Winterbetrieb nur wenig, weil die Fahrt nicht sehr angenehm war – gegen Wind und Niederschlag war man zwar geschützt, nicht aber gegen die Kälte. Obwohl bis 1886 die Personenfrequenzen markant anstiegen, verbesserte sich die finanzielle Situation der ARB überhaupt nicht. 1885 kam es soweit, dass eine finanzielle Sanierung der ARB-Gesellschaft unerlässlich war. Mit einer Kapitalverminderung sollte die jährlich anfallende Zinslast reduziert werden. Zusätzlich ereignete sich 1885 der erste Todesfall im Zusammenhang mit der ARB. Bei einer Entgleisung aufgrund eines Achsenbruchs geriet ein Lokführer unter die Lokomotive und starb. Dies hatte zur Folge, dass die Berglokomotiven mit neuen Triebzahnrad-Achsen ausgestattet wurden.

Schlechte Nachrichten für die ARB gab es 1887 von der Gotthardbahn. Die neuen Expresszüge sollen in Arth-Goldau nicht halten. Hätten diese Züge in Goldau angehalten, dann hätte man mit einem erneuten Wachstum der Personenfrequenz rechnen können, doch vergebens bemühte man sich dagegen zu intervenieren. Die finanzielle Lage der ARB war weiterhin ein grosses Problem, welches sehr aufwändig und kompliziert gelöst wurde.

4.2.2.6 Goldau wird zum Eisenbahnknotenpunkt & die Trennung der ARB in Tal- und Bergbahn

Am 8. August 1891 nimmt die Südostbahn (SOB) ihren Betrieb auf der Linie Rapperswil-Pfäffikon-Biberbrugg-Goldau auf. Kurz darauf verzeichnete die ARB deswegen höhere Frequenzen und 1892 liess die Gotthardbahn den nordwärts fahrenden Expresszug 58 in Arth-Goldau halten, auf den die ARB sofort einen Anschlusszug einführte. In den neunziger Jahren setzte sich der positive Trend in Bezug auf den Personenverkehr für die ARB fort, wobei die Marke von 50'000 Beförderungen überschritten wurde. 1894 stieg auch die Zahl der Winterreisenden erstmals über 10'000. Obwohl sich diese Zahlen noch erhöhten, blieb das Wintergeschäft und die ganze Talbahn von Arth nach Goldau ein Defizitgeschäft.

1897 wurden die Bahnlinien Luzern-Küssnacht-Immensee und Thalwil-Zug-Walchwil nach Goldau in Betrieb genommen. Der Bahnhof Arth-Goldau war nun von Luzern und Zürich her schneller und direkt erreichbar. So wurde der Bahnhof Arth-Goldau 1897 definitiv zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt.

Da der Bahnhof Arth-Goldau aufgrund der neuen Zufahrtsstrecken ohnehin umgebaut werden musste, bedeutete dies auch eine Um-



Abb. 14: Hochperron der Rigi-Bahn

platzierung für die Station der ARB. Die Pläne für den neuen Bahnhof, welche von den Verantwortlichen der Gotthardbahn präsentiert wurden, akzeptierten die Vorgesetzten der ARB aber nicht. So kam es, dass in Goldau 1897 ein grosszügiger Keilbahnhof entstand und die ARB ihr eigenes Projekt von einem Hochperron, über den Geleisen der Gotthardbahn, realisieren konnte.

Für die ARB bedeutete das Jahr 1897 auch die vollständige Trennung zwischen Tal- und Bergbahn. Diese verkehrten von nun an nach eigenen Fahrplänen, welche vermehrt dem Fahrplan der Gotthardbahn angepasst werden mussten.

4.2.2.7 Zusammenfassung von 1870 bis 1900

- 1873:** - Erste Zahnrad-Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi-Kulm fertiggebaut
- Baubeginn der ARB
- 1875:** - ARB wird in Betrieb genommen
- 1876:** - Finanzkrise der Gotthardbahn → Redimensionierung des Bahnnetzes: Kein Bahnhof in Arth sondern in Goldau!
- 1881:** - Baubeginn der ARB-Strecke zum Bahnhof Arth-Goldau
- ARB-Strecke von Arth nach Goldau wird auf Adhäsionsbetrieb umgestellt.
- 1882:** - Eröffnung der Gotthardbahn
- Erster Winterbetrieb der ARB
- 1885:** - Finanzielle Sanierung der ARB ist notwendig
- Erster Todesfall im Zusammenhang mit der ARB
- 1891:** - SOB nimmt ihren Betrieb auf
- 1897:** - Goldau wird mit Luzern und Zürich direkt verbunden → Der Bahnhof Arth-Goldau wird zum Eisenbahnknotenpunkt
- Neuer Bahnhof in Goldau entsteht mit Hochperron der ARB
- Trennung der ARB in Tal- und Bergbahn

4.2.2.8 Hochperron der Arth-Rigi-Bahn

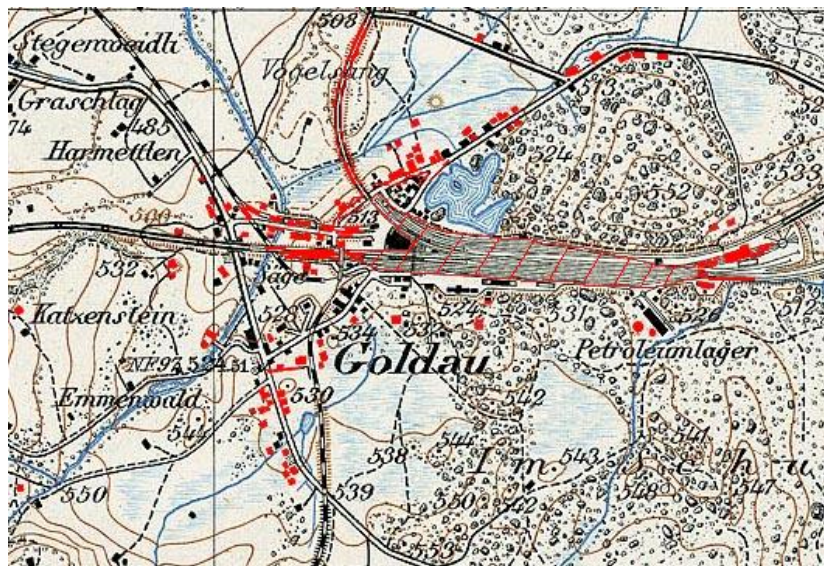
Mit dem neu gebauten Hochperron um 1897 erhoffte sich die ARB den Reisenden eine gewisse Attraktion bieten zu können. Tatsächlich nahmen die Frequenzen auf der Bergstrecke bereits ein Jahr später spürbar zu.

1921 musste der Hochperron in Folge der Elektrifizierung der Bundesbahnen um 41cm gehoben werden. Logischerweise stritten sich ARB und SBB darüber, wer die 30'000.- CHF zu bezahlen hat.

Bis heute ist der Hochperron recht auffällig geworden und die vorhandenen Gleis- und Perronanlagen genügen bei Grossandrang nicht mehr. Schon seit mehr als vier Jahren steht eine komplette Erneuerung der Talstation der ARB auf dem Plan. Die Vorprojekte für den Neubau der ARB Talstation sind bis heute weitgehend abgeschlossen. Leider ist dieses Projekt mit enorm hohen Kosten (2 Millionen CHF) verbunden, da der Hochperron aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten werden muss.



Karte 1: Siegfried-Karte aus dem Jahre 1894



Karte 2: Karte aus dem Jahre 1906 verglichen mit der aus 1894

Kartenanalyse von 1894-1906

Durch den Bau des Goldauer Bahnhofes um 1897 wurde das Dorf definitiv zu einem Eisenbahnknotenpunkt. Der Goldauer Bahnhof gilt als Hauptursache für das Bevölkerungswachstum. Über 1000 Arbeiter der Gotthardbahn liessen sich im Dorf nieder, was wiederum einen Bauboom auslöste. Nicht zu vergessen waren die 30 Gaststätten, welche man in Goldau zu jener Zeit zählen konnte. Der Bedarf an Gaststätten war damals viel grösser als heutzutage, denn viele Gastarbeiter verpflegen und nächtigen in den Restaurants und in den Hotels. 1888 zählte man in Goldau 380 Einwohner, darunter etwa 60 Schulkinder. 1910 hatte das Dorf schon 2'000 Einwohner.

4.2.3 Entwicklung von 1905 bis 1960

Nun wollen wir die Entwicklung der Region Arth – Goldau zwischen 1905 und 1960 etwas genauer betrachten. Auch wenn die Schweiz nicht direkt in die beiden Weltkriege involviert war, wurde sie doch nicht unbedeutend in Mitleidenschaft gezogen. Auf die von uns behandelte Region hatte vor allem der 1. Weltkrieg von 1914 bis 1918 einen entscheidenden Einfluss, weshalb wir zu Beginn kurz die Folgen des 1. Weltkrieges in der Schweiz schildern möchten.

Der 1. Weltkrieg traf die Schweiz vor allem moralisch und ökonomisch. Zwar gab es wie in jedem neutralen Land auch Profiteure des Krieges (schliesslich war die Schweiz eines der wenigen Länder, welche in den Genuss kam mit 2 Rivalisierenden Parteien gleichzeitig Geschäfte machen zu dürfen), doch die Knappheit der Existenzgüter stiess die Schweiz in eine schwere ökonomische Krise. Die Preise dieser Güter verdoppelten sich binnen weniger Tage, währenddem die ohnehin schon niedrigen Gehälter gleich blieben. Dies hatte Unruhen und vielerorts Streik zur Folge, was im dreitägigem landesweitem Generalstreik vom 11. bis 14. November 1918 seinen Höhepunkt erreichte. Doch wie bereits angesprochen, hatte der durch den Versailler Vertrag beendete Krieg auch moralische Folgen für die neutrale Schweiz. Die Schweiz besass, was in Kriegszeiten eigentlich unüblich ist, kaum eine eigene Meinung - wie so oft spaltete sich das Schweizer Volk deswegen, weil man sich nicht einigen konnte, welche Partei in diesem Krieg favorisiert werden sollte. Dies unterstützte zusätzlich die Destabilisierung des Landes.

In einem war sich die Schweiz jedoch einig: Sie wünschte sich eine friedensstiftende und -vermittelnde Rolle, wie diejenige von Woodrow Wilson (amerikanischer Präsident 1917) bevor er und sein Volk Teil dieser globalen Katastrophe wurden. Bedauerlicherweise besass die Schweiz damals noch nicht über den nötigen Einfluss und die erforderliche Autorität um ernsthafte Friedensverhandlungen einzuleiten.

Doch kommen wir nun wieder zurück zum mitten im malerischen Rigi gelegenen Dorf Goldau: In dieser Gegend wurden zwischen 1905 und 1960 zwei bedeutende Projekte realisiert: Die Herz-Jesu-Kirche und das Schulhaus, welches die Folgen des Weltkrieges selbst zu spüren bekam. Geben wir uns zuerst der heute noch relativ imposanten Herz-Jesu-Kirche hin.

Die 43 Jahre nach dem Unglück eröffnete Goldauer Kapelle war zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit „mageren“ 200 Sitzplätzen längst für die stark anwachsende Bevölkerung Goldaus zu klein geworden. Folglich plante man eine neue Kirche, welche ursprünglich feierlich zum 100. Jahrestag des Goldauer Bergsturzes eingeweiht werden sollte. Der für die Gegend zuständige Kaplan Gustav Ott (1867 - 1927) leitete 1899 eine Spendensammlung für die neue Kirche ein, welche 1902 zu einer landesweiten Kollekte anwuchs. Aufgrund seines grossen Erfolgs blieb Kaplan Ott seitdem als „grosser Bettler des Herrn“ in Erinnerung. Erst im Sommer 1906 war dann das finanzielle Fundament stabil genug, um den Grundstein der neuen Herz-Jesu Kirche zu legen.



Abb. 15: Herz-Jesu-Kirche

Im Oktober 1907 wurde der Rohbau fertig gestellt. Im September 1908 läuteten erstmals die Glocken der Kirche eine Viertelstunde lang zum Gedenken an der Bergsturzpfer, was sich bis heute jedes Jahr wiederholt. Ein Jahr später, am 5. Sept. 1909, wird das achthundert Sitzplätze umfassende Gotteshaus eingeweiht. Der beauftragte Architekt August Hardegger (1858 - 1927) blieb auch bei diesem Projekt seiner historistischen Linie treu und fertigte die Kirche im neoromanischen Stile an. Geschmückt wurden der Eingang von einem neubyzantinischen Mosaik und die inneren Wände von schlichten Fresken. Die Kirche hat auch die Funktion eines Bergsturzdankmals, da sie ganz aus Nagelfluh gebaut wurde.

Am 1. Januar 1960 wird Goldau eine selbstständige Kirchengemeinde und erlangt die endgültige Unabhängigkeit von Arth. Mit der neuen Kirche wurde nicht nur ein neues Kapitel in den Goldauer Chroniken geschrieben, sondern auch die Grundlage für eine weitere demographische Entwicklung geschaffen. Ebenfalls eine wichtige Grundlage für den Kreis Goldaus war die nicht ganz unproblematische Errichtung des heute noch in Betrieb stehenden Schulhauses.

In den ersten 60 Jahren nach dem Bergsturz stieg die Bevölkerung Goldaus nur stockend oder langsam an. In dieser Zeitspanne war die Unterrichtung kein Problem, nicht nur wegen der niedrigen Anzahl Schüler sondern auch weil damals die Mädchen nur eine Grundausbildung erhielten. Diese Dienstleistung übernahm das Pfrundhaus in Form einer Halbtageschule. Doch etwa ab der Jahrhundertwende war die Infrastruktur des Pfrundhaus mit 150 Schülern völlig erschöpft und so kam die Idee auf, ein weiteres Gebäude für den Schulunterricht zu bauen. Dieses Gebäude mit zwei Schulzimmern steht heute noch und ist jedem Goldauer unter dem Namen „altes Schulhaus“ bekannt.

Schnell stellte man fest, dass dies bei weitem nicht reichen würde. Schliesslich befand sich die Bevölkerung Goldaus im Aufstieg und somit auch die Anzahl der zu unterrichtenden Kinder. 1910 zählte Goldau schon 2'000 Einwohner und 300 Schüler. In der Annahme diese demographische Hochkonjunktur würde nicht viel länger anhalten, wandelte man 1913 den Theatersaal des Hotels „Union“ kurzerhand in 2 Schulzimmer um, bevor der Gedanke der Notwendigkeit eines grossen Schulhauses auftauchte. 1914 plante man Mithilfe eines Komitees die Errichtung eines grossen Gebäudes, welches ein und allein dem Unterricht der jungen Goldauer dienen sollte. Doch kaum waren alle benötigten Behördenzuschüsse und Lizenzen erwirkt, fiel der austro-ungarische Kronprinz Franz Ferdinand einem Attentat in Sarajevo zum Opfer, was den 1. Weltkrieg endgültig auslöste und den Anfang der Bauarbeiten um geschlagene 15 Jahre verschob.

1914 besass Goldau 2 Lehrer und 6 Lehrschwestern, welche für die Ausbildung von 430 Schülern verantwortlich waren. Goldau war ohne die nötige Infrastruktur mit so vielen Schülern völlig überfordert, sodass vor dem Bau des Schulhauses die Schüler die Grund- und Mittelschule in Arth besuchen mussten. Zwei Drittel der in Arth unterrichteten Kinder stammten während diesem Abschnitt aus Goldau.

Der Spatenstich für das Schulhaus zögerte sich bis November 1928 hinaus. Nach einem Jahr konnte das dringend benötigte Gebäude (das heutige Sonnegg-Schulhaus) fertig gestellt werden, welches einer zukünftigen Zunahme der Bevölkerung zu Gute kam.

Das Ende der ARB-Talbahn

1956 verlangte das Bundesamt für Verkehr eine gründliche Erneuerung der 2653 Meter langen Talbahn. Die Forderung des Bundesamtes kam nicht überraschend. Die beiden hochrädigen, zweiachsigen Motorwagen aus dem Jahre 1905 ratterten mit Tempo 20 auf 9 Meter kurzen, ausgefahrenen Schienen zwischen Arth und Goldau hin und her. Sicher hatten viele Einheimische ihr „Tram“ lieb gewonnen, doch für ARB bildete dieses eine schwere Belastung. Schon 1939 kam man auf die Idee, die Talbahn auf Busbetrieb umzustellen. Damals verzichtete der Verwaltungsrat jedoch auf diesen Schritt. 1956 wurde aber allen bewusst, dass einer Stilllegung der Talbahn nicht auszuweichen war. Die vom Bundesamt verlangte Sanierung hätte für die ARB Investitionen in Millionenhöhe bedeutet. Dies konnte man schlicht und einfach nicht bezahlen. So kam es, dass am 31. August 1959 die letzte Stunde des „Arther-Trams“ schlug. Die letzte Fahrt von Goldau nach Arth wurde praktisch von der ganzen Gemeinde mit Wehmut verfolgt und auf dem Bahnhofplatz in Goldau gab es eine offizielle Abschiedsfeier.

Bereits am nächsten Tag (1. Sept.) verkehrte zwischen Arth und Goldau erstmals der neue Bus der Firma D. Auf der Maur & Söhne. Der Busbetrieb fand bald guten Anklang, da er mitten durch die Dörfer verkehrte. Er wurde später ausgedehnt und erschloss auch das Goldauer Hinterdorf. Als die SBB den Verkehr zwischen Zug und Goldau kürzte, wurde die Buslinie bis Walchwil verlängert, wo sie Anschluss an die Zuger Verkehrsbetriebe fand.

4.2.4 Entwicklung von 1960 bis heute

4.2.4.1 Industrie und Gewerbe

In den Nachkriegsjahren wuchs das Dorf Goldau immer weiter, von der bebauten Fläche, wie auch von seinen Einwohnern her. Goldau wurde ein beliebtes Dorf und so siedelten sich nach und nach Industrie und Gewerbe an. Allen voran die Seilbahnfabrik Garaventa, welche 1960 von Immensee nach Goldau zog und sich an der Bergstrasse niederliess. Die Garaventa AG ist international im Seilbahnbau von grosser Bedeutung und der klare Marktleader im Schweizer Seilbahnbau.

Über die Jahre entwickelte sich in der Gemeinde Arth eine gesunde Mischung aus Industrie-, Gewerbe- und Handelsunternehmen sowie Dienstleistungsbetrieben. Das Wohlergehen der Gemeinde ist deshalb nicht von einem einzigen Betrieb abhängig.

Trotz der Konkurrenz der nahen Städte und Grosseinkaufszentren ist der Detailhandel bemüht, die Bevölkerung mit dem zu versorgen, was zum täglichen Bedarf gehört.

4.2.4.2 Schulen

Im Jahre 1965 wurde in Oberarth mit dem Bau eines zentral gelegenen Oberstufenschulhaus begonnen, um die verstreuten Sekundar-, Real- und Werkklassen von Arth und Goldau in einem Gebäude zusammenfassen zu können. 1969 wurde es schliesslich bezogen. Seither gehen auch die Schüler von Steinerberg, Sattel und Rothenthurm nach Oberarth in die siebte bis neunte Klasse. Das Schulhaus hatte in den siebziger Jahren bereits 600 Schüler aufzunehmen. Diverse Fachräume wurden zu Gunsten von Klassenzimmern aufgegeben und wurden bis heute nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt. Um der akuten Platznot etwas entgegen zu wirken, wurde ein weiteres Schulhaus in Oberarth realisiert und 1977 konnte es eingeweiht werden. Doch bereits 1988 erforderte die Neubaute eine Stockwerkserhöhung. Da 1995 durch das Volk ein weiterer Neubau abgelehnt wurde, stehen seit den Jahren 1998, respektive 2000, zwei provisorische Pavillons auf dem Schulareal mit insgesamt 10 Klassenzimmern. Heute besuchen rund 500 Schülerinnen und Schüler die MPS Oberarth. (aus PORTFOLIO der Mittelpunktschule Oberarth, April 2006)

Rund 950 Kinder aus den drei Ortschaften Arth, Oberarth und Goldau gehen in einem der sechs Primarschulhäuser oder einem der acht Kindergärten zur Schule.

Bereits im Jahre 1967 wurde in Goldau am Rande des Schuttwaldes, ein Naherholungsgebiet für die ganze Bevölkerung, das Kantonale Gewerbeschulhaus bezogen. Unmittelbar neben dieser Schulanlage eröffnete 2006 die Pädagogische Hochschule Zentralschweiz - Hochschule Schwyz (PHZ) ihre Tore.



Abb. 16⁵: Pädagogische Hochschule Zentralschweiz - Hochschule Schwyz (PHZ)

⁵ http://www.schwyz.phz.ch/content_x.php?link=771115462869.htm&nav=7_7

4.2.4.3 Schienen und Strasse

Die Gemeinde Arth wurde nicht zuletzt auf Grund der guten Erschliessung an das Schweizerische Verkehrsnetz wichtiger Knotenpunkt und somit auch beliebte Niederlassungsstätte für Pendler und Arbeiter. Um dem ganzen Aspekt auch gerecht zu werden, wurde von 1973 bis 1985 der ganze Bahnhof umfassend modernisiert und den damaligen Ansprüchen angepasst.

Eine weitere wichtige Verkehrslinie ist die Autobahn A4, welche etappenweise in Goldau eröffnet worden ist. 1979 konnte Goldau an den Abschnitt Küssnacht – Goldau angeschlossen werden und zwei Jahre später, im Jahre 1981, an den Strassen-Teilabschnitt Goldau – Seewen. Die Autobahneinfahrt, respektive –auffahrt, liegt gut situiert im Süden von Goldau und verursacht so nicht allzu grosse Lärmemissionen. Zusätzlich liegt sie im Industriegebiet und wird weitgehend von Wald umgeben. Wie auch im Bahnhofwettbewerb der Ortschaften Goldau und Arth, hatte letztere das Nachsehen und bekam so nur eine Autobahnausfahrt am Zugerseeufer in Richtung Goldau - Küssnacht, so müssen noch heute die Arther die Autobahnauffahrten in Goldau oder Küssnacht benützen. Doch es liegt ein Projekt bereit, welches eine Auffahrt in Arth vorsieht.

4.2.4.4 Weitere landschaftsprägende Objekte und Ereignisse

Weitere prägende Objekte, die das Ortsbild von Goldau veränderten, ist unter anderen das 1982 eingeseignete Pfarreizentrum „Eichmatt“, genau an der Stelle, wo in Goldau der erste Bahnhof der Rigi-Bahn erbaut wurde. Als weitere erwähnenswerte Baute sollte hier noch das grosszügig konzipierte und zentral gelegene Altersheim „Mythenpark“ erwähnt werden, welches 1987 im Hinterdorf eingeweiht wurde.

Obwohl Goldau bevölkerungsmässig stark wuchs, nahm die Anzahl der Gastronomiebetriebe ab. Zu Spitzenzeiten, beim Bau der Eisenbahnlinien, konnte man bis zu 30 Gaststätten zählen, heute sind es noch 13. Früher beherbergten die Restaurants Gastarbeiter aus der Schweiz und dem Ausland. So nächtigten sie in den Wohnungen und Zimmern oberhalb der Lokale und verpflegten sich im Restaurant. Doch nach der Fertigstellung der Bahn fing das Restaurantsterben bereits an (Interview Hürlimann).

Eine starke Änderung des Landschaftsbildes war sicherlich auch der Murgang vom Jahre 2005. Dieser verwüstete ein Gebiet, welches 1/64 des zerstörten Gebietes von 1806 ausmachte. Am 23. August 2005 löste sich am „Nolberg“ oberhalb des „Gribsch“ etwa 30'000 m³ Gestein und wälzte sich durch den Wald talabwärts. Eine grosse Schlammmasse erreichte dabei sogar den Goldauer Fussballplatz und verwüstete ihn komplett.

Auch am Sonnenberg in Arth fuhr eine Schlamm- und Gesteinslawine zu Tale und verschüttete die Bahnlinie Arth-Goldau – Zug, sowie mehrere Bauernhöfe. Die gut sichtbaren Schäden mahnen, dass der Rossberg eine Gefahrenzone ist und bleibt.

Die Rigi-Aa, oder auch Aa-Bach genannt, hat dank den einige Jahre zuvor erfolgten grosszügigen Verbauungen keine nennenswerten Überflutungsschäden angerichtet. (siehe Bild)

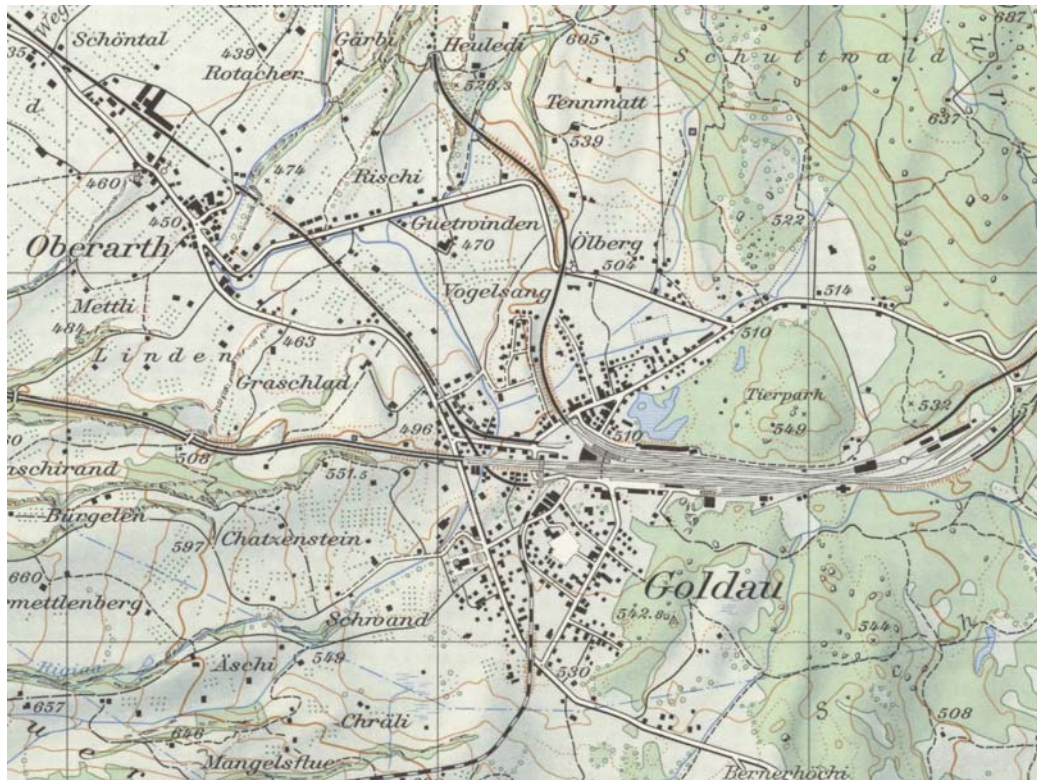
Die bauliche Entwicklung Goldaus schritt kontinuierlich voran. Vor allem das sogenannte Hinterdorf, welches nördlich vom Bahnhof liegt, wuchs sehr schnell.



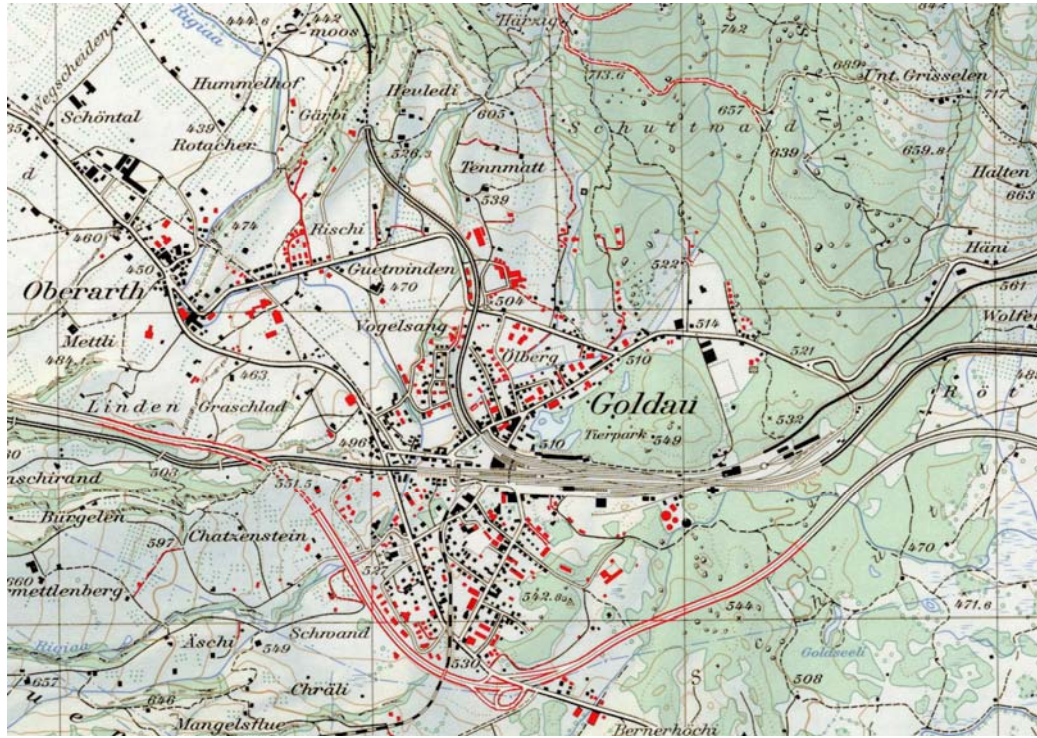
Abb. 17: Grosszügig ausgebaute Rigi-Aa



Abb. 18: Früher war es noch üblich, dass man solche Steine sprengte, um zusätzliche Landschafts- wie auch Baufläche zu gewinnen. Doch ab circa 1960 wurde das Sprengen solcher Steine zum Wohle der Natur und dem Landschaftsbild verboten!



Karte 3: Karte von 1956

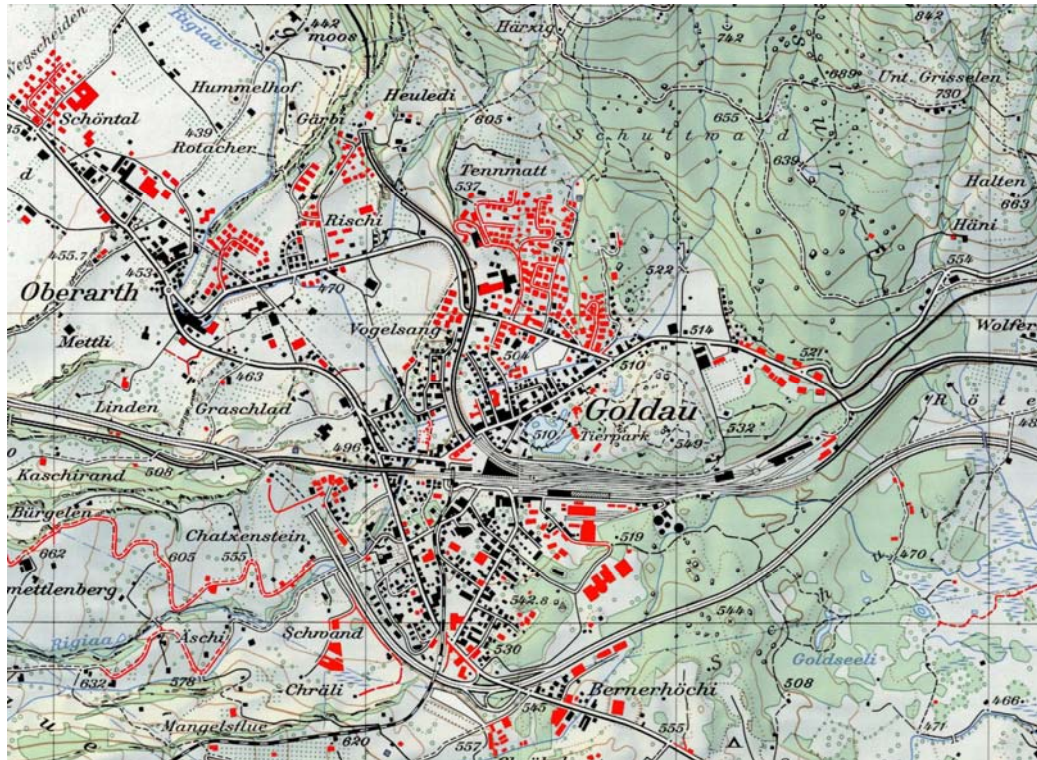


Karte 4: Kartenvergleich zwischen 1956 und 1976

Kartenanalyse von 1956-1976

Die Autobahn, welche 1979 respektiv 1981 fertiggebaut wurde, veränderte das Landschaftsbild der Region Arth-Goldau wesentlich. Dabei wurde jedoch nicht viel Kulturland zerstört (mdl. Mitt. Hürlimann M.) Der Bau des Goldauer Bahnhofs von 1897 bewirkte, dass sich in Goldau viele Pendler ansiedelten, da die grösseren Ortschaften wie Luzern, Zug oder Zürich direkt und schneller erreicht werden konnten. Zusätzlich ist auch ersichtlich, dass die Schienen der Arther Talbahn, welche 1959 entfernt wurden, nicht mehr auf der Karte ersichtlich sind.

Goldau bot den Zuwanderern zudem eine gemütliche und ruhige Heimat. 1960 zählte die Gemeinde Arth 6'321 Einwohner.



Karte 5: Kartenvergleich zwischen 1976 und 2000

Kartenanalyse von 1976-2000

Durch den Siedlungsanbau in Oberarth und im Talboden von Arth, musste der Bestand an Hochstamm-bäumen wesentlich dezimiert werden. Auch ist erkennbar, dass sich das Dorf hauptsächlich in Richtung Norden entwickelte, wo die Sonne vor allem im Sommer am Abend ein paar Stunden länger scheint. Der Bau der Autobahn von 1979 resp. 1981 hatte zur Folge, dass sich in Goldau wiederum ein paar Pendler mehr ansiedelten, da die Ortschaften Küsnacht, Seewen und Schwyz schneller erreicht werden konnten. Nicht vergessen sollte man auch den 1998 fertiggebauten Sendeturm auf Rigi-Kulm, der das Landschaftsbild der Region Arth doch auch wesentlich veränderte. Im Jahre 2000 konnte man in der Gemeinde Arth bereits 10'229 Einwohner zählen.



Abb. 19⁶: Sendeturm auf der Rigi

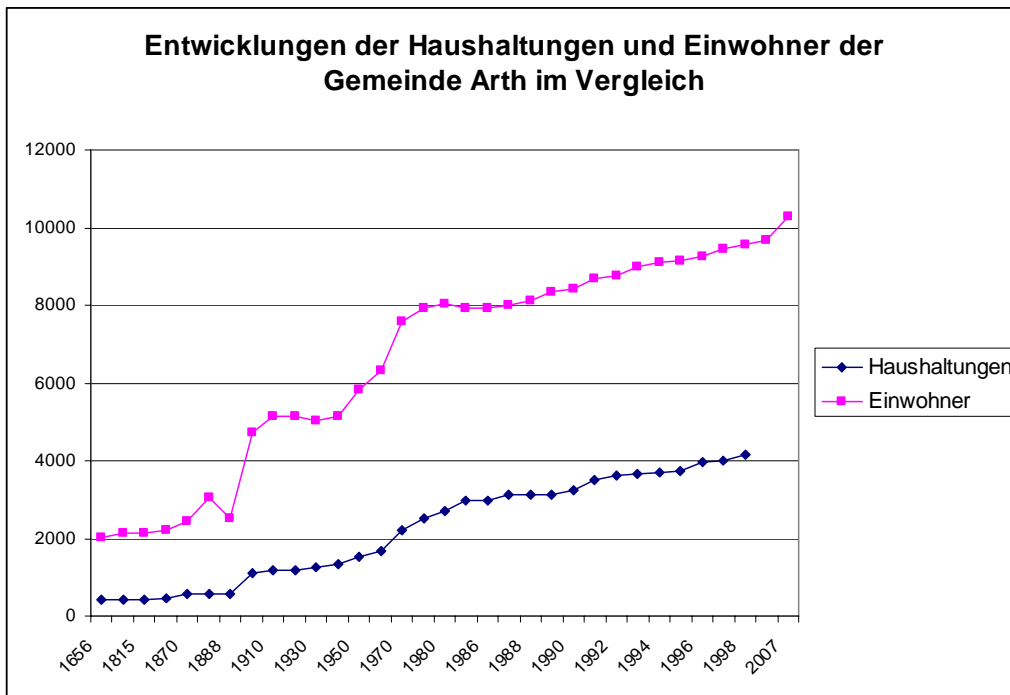
⁶ <http://www.dxradio-ffm.de/Rigi01.jpg>

4.3 Statistikanalyse

Jahr	Gemeinde Arth Haushaltungen	Gemeinde Arth Einwohner	Bezirk Schwyz Einwohner	Kanton Schwyz Einwohner
1656	404	2001		
1745	421	2117		
1815	429	2135		
1850	445	2196	18053	44168
1870	553	2450	19554	47733
1880	580	3060	21842	51109
1888	587	2528	20904	50307
1900	1095	4739	24962	55385
1910	1181	5145	26149	58428
1920	1187	5143	26262	59731
1930	1247	5047	26288	62337
1941	1336	5146	28592	66555
1950	1523	5816	30815	71082
1960	1689	6321	33232	78048
1970	2192	7580	36673	92072
1975	2533	7934	38363	96636
1980	2718	8025	38556	97422
1985	2975	7940	40692	104643
1986	2985	7912	41195	107107
1987	3106	7983	41589	108201
1988	3128	8112	41906	109608
1989	3131	8328	42441	111324
1990	3245	8433	43224	113527
1991	3491	8686	44158	116530
1992	3610	8767	44968	118584
1993	3664	8991	45785	120757
1994	3705	9107	46381	122377
1995	3748	9140	46847	124122
1996	3972	9272	47286	125545
1997	3983	9435	47680	126776
1998	4148	9566	47779	128109
1999		9676		
2000		10229		
2007		10302		

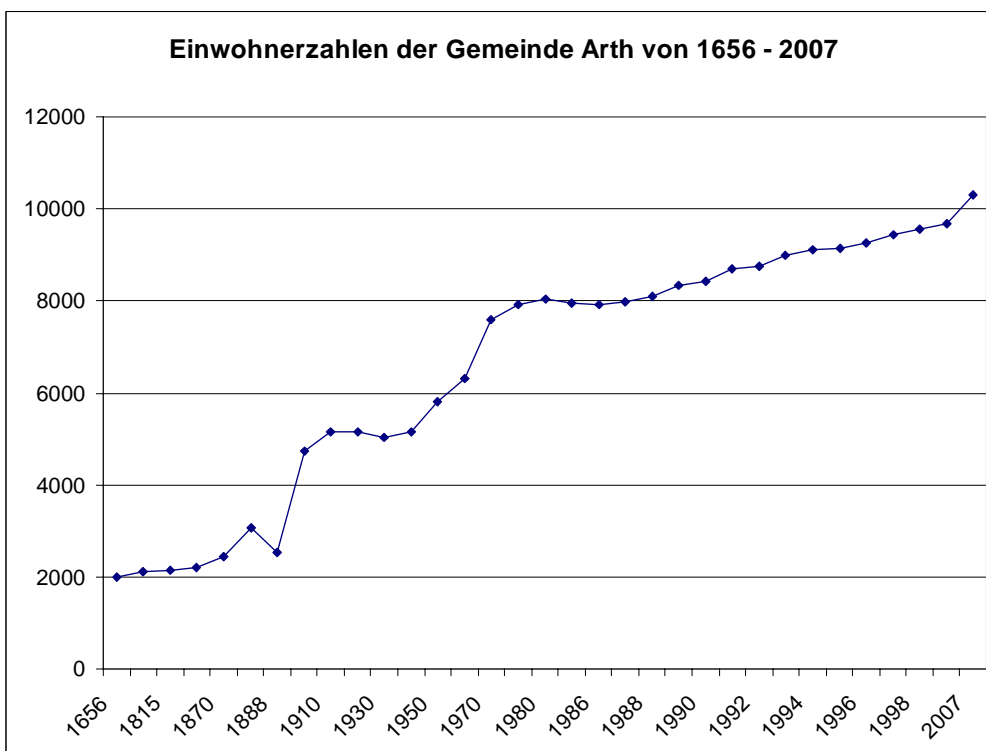
Tabelle 1

Wenn man die Zeit von 1850 bis 1970 betrachtet, so hat sich die Bevölkerung der Gemeinde Arth im Grossen und Ganzen sehr ähnlich entwickelt wie diejenige des Kantons Schwyz und des Bezirkes Schwyz. Im Jahre 1888 war überall ein leichter Rückgang feststellbar. Doch zwischen 1888 und 1900 konnte in der Gemeinde Arth ein klarer Anstieg der Einwohner festgestellt werden, denn durch den Bau der Gotthardbahn siedelten sich viele Arbeiter an. Zwischen den beiden Weltkriegen hingegen folgte eine Stagnation der Einwohnerzunahme, doch diese konnte nur in der Gemeinde Arth beobachtet werden und im Bezirk und im Kanton nahmen die Einwohner insgesamt zu. Vor allem bedingt durch den Rückgang des Fremdenverkehrs, durch die Krisen- und Kriegsjahre, kam das die Gemeinde Arth empfindlich zu spüren. Andere, heute touristisch erschlossene Kantonsteile, waren zu dieser Zeit vom Fremdenverkehr noch unberührt.



Graphik 1: Entwicklungen der Haushaltungen und Einwohner der Gemeinde Arth im Vergleich

Im Beobachtungszeitraum zwischen 1850 bis 1985 hat die Einwohnerzahl der Gemeinde Arth doppelt so stark zugenommen wie diejenige des Bezirkes Schwyz und des Kantons Schwyz. Zusätzlich kann man feststellen, dass in den letzten fünf Jahren die Bevölkerungszahl innerhalb der Gemeinde spürbar angestiegen ist. Am 31. Mai 2007 zählte die Gemeinde Arth 10'302 Einwohner; darunter wohnen 5'351 in Goldau und 3'294 in Arth. Wegen der beständigen Bautätigkeit dürfte dieser Trend für ein Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren weiterhin anhalten.



Graphik 2: Einwohner der Gemeinde Arth von 1656 – 2007

4.4 Tierpark

Die SBB hat grosse Teile des verschütteten Gebietes von Goldau erworben. Dies war in Hinsicht auf die noch ungeklärte Linienführung der Gotthardbahn und Standort des Bahnhofs eine gute Wahl. Nachdem aber der Bahnhof zu seiner heutigen Grösse gewachsen war, wurde ein Grossteil dieser Gebiete nicht mehr durch die SBB verwendet und so stellte sie dem 1925 gegründeten Verein Natur- und Tierpark Goldau 4'000 m² Land zur Verfügung. Dieser Park, mitten im Dorf Goldau, entwickelte sich von einem kleinen Hobbypark zu einem grösseren wissenschaftlichen Freilaufgehege. Der Park gibt dem Besucher nicht nur einen grossartigen Einblick in die Welt der einheimischen und europäischen Tierwelt, sondern zeigt auch wie sich die Natur und der Schutt vom Bergsturz 1806 sukzessiv verändert hat ohne Einwirkung des Menschen. Der Park lockte im Jahre 2003 über 378'000 Besucher an.

Der Park wird bis 2015 weiterhin ausgebaut und neue Gebiete erschlossen, so wurde eine Grünbrücke, welche sich harmonisch in die bestehende Landschaft einfügt, über die Kantonsstrasse Richtung Steinen/Steinerberg gebaut, um Platz für weitere Gehege und Infrastrukturen, wie ein neuer Eingang, im Erweiterungsgebiet „Grosswiyer“ zu schaffen. Somit erreicht der Park eine Gesamtfläche von ansehnlichen 400'000 m².



Abb. 20⁷: Typische Landschaft im Tierpark



Abb. 21⁸: Freilaufgehege im Tierpark

4.5 Bergsturzmuseum

Unscheinbar doch gut situiert neben dem Eingang zum Natur- und Tierpark Goldau steht das Bergsturzmuseum von Goldau. Es dokumentiert eine der grössten Naturkatastrophen der Schweiz. Im Jahre 1956 erwarb der Bahnhofsbuffet-Wirt Edwin Simon mit eigenem Geld eine ausgediente Militärbaracke und stellte darin seine Sammlungen und Leihgaben aus. Die Baukosten beliefen sich auf über 38'000,- CHF. 1965 wurde eine Stiftung gegründet, welche im folgenden Jahr einen Museumsneubau eröffnete, welcher heute noch besteht. 1994 wurde das Museumsinnere umgestaltet, um die Fundgegenstände gezielter zu zeigen.

Markus Hürlimann, Kurator von 1986 - 1997 erklärte im Interview: „Die bestehende Sammlung wird seither laufend erweitert. Doch die Fundgegenstände aus dem Boden sind wegen des heutzutage maschinell erfolgenden Aushubes rar geworden, doch die Betreiber der Sammlungen stossen stets auf neue, unbekannte Dokumente.“ Hürlimann führte weiter, „der ordentliche Betrieb dieser Sammlung funktioniert weiterhin nur durch deren Selbstlosigkeit und Idealismus.“

⁷ http://www.tierpark.ch/tierpark/images/tierpark07_2.jpg

⁸ www.goegg-art.ch

5. Zukunftsaussichten

5.1 Drohen neue Bergstürze?

Oft wird die Frage gestellt, ob neue Bergstürze drohen.

Die Erosion am Rossberg ist ein natürlicher Prozess, der auch künftig fortschreiten wird. Kleinere Abbrüche werden sich deshalb mit Sicherheit auch in den nächsten Jahren wiederholt ereignen.

Die Wahrscheinlichkeit für einen weiteren grossen Bergsturz, der bis ins Tal vordringen könnte, ist in naher Zukunft relativ klein. Geologisch betrachtet kann allerdings in Zeiträumen von einigen Jahrhunderten bis Jahrtausenden durchaus wieder ein grosser Bergsturz am Rossberg auftreten.

5.2 Goldau

Goldau konnte ein stetes Wachstum verzeichnen, welches auch in den nächsten Jahren anhalten wird. So kann man sich schon bald mit den Begriffen Ausbau und Struktur zu einer Stadt befassen. Konnte man nach den 1950er Jahren rege Bautätigkeit im Hinterdorf feststellen, ist das „Häusle bauen“ vor allem im Gebiet Ölberg und Tennmatt seit 1970 stark fortgeschritten und wird in Zukunft diesen sonnenzugewandten Parzellen ein selber Trend feststellbar sein. Doch nicht zu vergessen ist auch die Lage des Rossberges, denn die Entwicklung zeigt, dass immer weiter in das verschüttete Gebiet von 1806 und 2005 gebaut wird. Dem möchte die Gemeinde Gegensteuer geben und einige Parzellen umzonen, um auch die Schadensgefahr zu minimieren. Deshalb wurde dem Kanton der Auftrag gegeben eine sogenannte Gefahrenkarte zu erstellen. Doch leider wird diese erst im Jahre 2008 veröffentlicht.

Die Parkstrasse wurde in den letzten Jahren zu einem immer beliebteren Einkaufs- und Dorfzentrum. Der jetzige Eingang zum Tierpark und viele Detaillisten und ein Café, doch auch die grossen Detailhändler Migros und Coop, welcher einen Neubau im Sommer 2007 eröffnen wird, liegen an der beliebten Ladenstrasse. Doch vor zwei Jahren wurde durch das Arther Stimmvolk ein Projekt zu einer autofreien Begegnungszone abgelehnt.

Noch in den Sternen steht, wann die Arther zu einem Bahnhof kommen werden. Doch ein Entwurf liegt vor, in welchem das Dorf Arth einen S-Bahnhof erhalten wird. Dieser wäre auch mit den bestehenden Busverbindungen gekoppelt und so wäre die Gemeinde Arth bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Eines ist sicherlich klar. Mit der geplanten, noch nicht absehbaren, Fertigstellung des Zimmerberg-Basistunnels Teil 2, im Kanton Zürich, welcher Goldau um zehn Minuten näher ans Wirtschaftszentrum Zürich rücken lassen würde, werden noch mehr Pendler in das attraktive Goldau ziehen. Dies könnte in Zukunft dazuführen, dass sich die Gemeinde Arth vermehrt zu einer Schlafgemeinde entwickeln wird, in welcher die Einwohner am Morgen wegfahren, am Abend heimkommen und am Wochenende ihre Ruhe haben möchten. Darunter könnte nebst der Nahversorgung auch das Dorf- und Vereinsleben leiden.

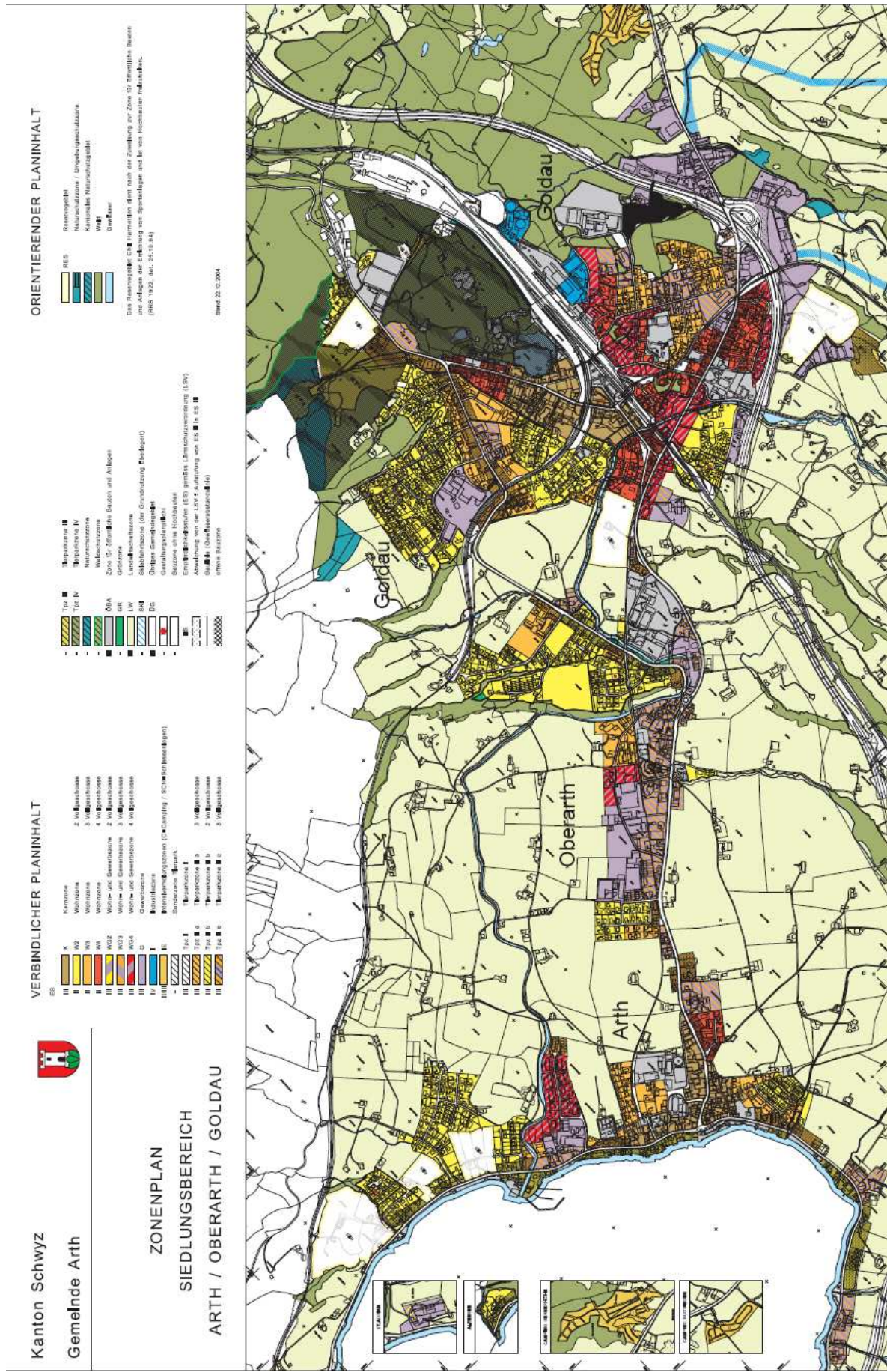


Abb. 22⁹: Zonenplan der Gemeinde Arth

⁹ <http://www.arth.ch/dl.php/de/20070403142028/Zonenplan-Arth.pdf>

6. Fazit

Die Entwicklung der Region Goldau war, so grotesk das auch klingen mag, vom Bergsturz von 1806 nur unbedeutend beeinflusst. Die Solidarität mit der Region und den Opfern des Unglücks hat zweifellos die Entfaltung Goldaus kurz- und mittelfristig nach der Naturkatastrophe unterstützt, doch die wichtigen Ereignisse, welche Goldau zu dem machte, was es heute ist, waren andere.

Goldau war eine der Regionen, welche enorm von der Industrialisierung profitiert haben und so ist auch, nicht nur symbolisch, die Maschine für den Aufschwung Goldaus verantwortlich, welche plakativ die Industrialisierung schmückt: Die Eisenbahn.

Klar ist, dass das Landschaftsbild der Region Arth total anders aussehen würde, wenn man um 1876 entschieden hätte, den Bahnhof der Gotthardbahn in Arth und nicht in Goldau zu bauen. Logischerweise wäre dann Arth und nicht Goldau zum Verkehrsknotenpunkt geworden. Die Talbahn der ARB würde wahrscheinlich heute noch stehen und das Dorf Arth wäre heute demzufolge wesentlich grösser und Goldau eher kleiner. Was in der Region Arth-Goldau, im Herzen des Kantons Schwyz, sonst noch alles anders hätte verlaufen können, wenn Arth und nicht Goldau zum Verkehrsknotenpunkt geworden wäre, ist ein interessantes Thema, welches eine genauere Betrachtung verdient, doch nicht Ziel dieser Projektarbeit ist.

An dieser Stelle möchten wir „den Ball“ an unsere zukünftigen Komilitonen weitergeben, die sich für diese Gegend begeistern können.

7. Quellenverzeichnis

Literatur

- Zehnder, J. N. : Der Goldauer Bergsturz, Seine Zeit und sein Niederschlag. 3. stark erweiterte Auflage. Verlag: Stiftung Bergsturmuseum Goldau 1988
- Hürlimann M. : Der Goldauer Bergsturz 1806, Geschichte der Naturkatastrophe und Betrachtungen 200 Jahre danach. Schwyzer Hefte, Band 89, 2006
- Oswald G. : Arth-Rigi-Bahn 1875 – 1992 , Die Geschichte einer Schwyzer Bergbahn. Schwyzer Hefte, Band 66, 1995
- Zurlinden S., Der Weltkrieg und die Schweizer, 1917
- Kümmin, D., „Die Gotthardbahn und die Gemeinde Arth“, 2002
- Ganz H., Die Rigi und die Arth-Rigi-Bahn. Zum 100jährigen Jubiläum der Bahn überarbeitet und erweitert von Felix Ganz
- Bote der Urschweiz, Freitag, 15. Juni 2007

Karten

- Siegfried-Karten (1894, 1906)
- Blatt 1151, Massstab 1:25000

Bilder

- zuerich98.ch/bilder/woche20_p03.jpg 15.4.2007
- www.zoos.ch/goldau/pix/plan.gif 15.4.2007
- www.goegg-art.ch 13.6.2007
- <http://www.dxradio-ffm.de/Rigi01.jpg> 13.6.2007

Websites

- <http://www.goldauerbergsturz.ch/> 30.3.2007
- <http://www.arth-online.ch> 30.3.2007
- <http://de.wikipedia.org> 15.4.2007
- <http://www.sz.ch/gemeinden/arth/index.html> 15.4.2007
- <http://www.arth.ch> 20.4.2007
- <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7436.php> 20.4.2007
- <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html> 30.4.2007
- http://www.gdni.ch/luwi/site11/images/Vierwaldstaettersee/ARB-Bhf._Goldau.jpg 10.5.2007
- http://www.schwyz.phz.ch/content_x.php?link=771115462869.htm&nav=7_7 31.5.2007

8. Anhang

8.1 Auszüge aus dem Interview mit Markus Hürlimann



Abb.23: Markus Hürlimann

In der Zeit um 1806 kam es oft vor, dass die Männer mit ihrem Vieh ausserhalb des Dorfes Goldau waren, währenddem sich die Frauen zu Hause um den Haushalt und um die Kinder kümmern mussten – logischerweise überlebten mehr Männer als Frauen den Bergsturz.

Als Drahtzieher des Wiederaufbaus kann man alle überlebenden Goldauer nach dem Bergsturz bezeichnen. Eine Ortsbildkommission zum Wiederaufbau gab es damals noch nicht. Die Ortsbildkommission entstand erst ca. 1950 durch den Heimatschutz.

Das Dorf an einem anderen Ort wiederaufzubauen kam nicht in Frage, weil die Leute erstens an ihre Heimat glaubten und zweitens nicht wussten, wohin man sonst ziehen sollte.

Nach dem Bergsturz konnte man Goldau als Wildwest-Stadt bezeichnen - wo es platz hatte kaufte man günstig Land und baute darauf ein Haus. Somit entstand eine kleinere Streusiedlung und das Dorf Goldau galt als Musterbeispiel eines „ungeordneten Aufbaus“. Es gab niemanden, der entschied, welche Häuser wieder aufgebaut werden sollten. Im Falle des Restaurants Rössli und des Pfrundhauses (Die ersten beiden Häuser, welche nach dem Bergsturz aufgebaut wurden) überlegte man sich bloss, wo man sie bauen sollte. Der Weg zur Rigi und der Weg nach Einsiedeln bildeten damals eine Kreuzung, welche als günstiger Ort dafür galt. Die Kirche wurde ebenfalls dort gebaut. Die Berner Höhe konnte 1806 nicht fertig gebaut werden, weil man bemerkte, dass sich das Terrain senkte und das Weiterarbeiten deswegen nicht mehr möglich war. Man entschied, die Strasse nächstes Jahr oder später fertig zu bauen.

Der Schutt war zu Beginn absolut unfruchtbar und man verzichtete auf das Hinzufügen von Humus, weil dies mit zu viel Aufwand verbunden war. Das Gebiet war zuerst eine Wildnis. Eine Humusschicht bildete sich erst später im Laufe der Jahre.

Durch den Bau der Bahnlinien erhielt Goldau das erste kleine Bevölkerungswachstum, weil viele Bahnarbeiter auswärtige waren. Deswegen baute man auch vermehrt Pensionen, die als geeignete Unterkünfte dienten. Und weil Goldau als eine Verkehrsdrehscheibe zählte, gab es auch viele Lokomotivführer.

Bis 1959 nutzte man die Bahnstrecke von Arth nach Goldau als Tramlinie. Später entstand parallel zu dieser Bahnstrecke eine Buslinie und dies bewirkte, dass die Tramlinie nicht weiter rentierte. Folglich wurde das Tramgeleise herausgerissen.

Bereits 1882 kamen nur noch wenige Touristen von Zug mit dem Schiff nach Goldau. Ab 1897, mit der Eröffnung der Bahn, nutzten die Touristen vorwiegend die Bahnlinie um nach Goldau zu gelangen.

Das heutige Goldau liegt ca. 30 Meter höher als dasjenige vor dem Bergsturz. Zu dem galt der Boden, auf dem das frühere Goldau stand, als sehr fruchtbar im Vergleich zum heutigen Boden. Ein weiterer landschaftlicher Unterschied zwischen Alt- und Neu-Goldau ist der Bauuntergrund. Wenn man heute in Goldau ein Stück Land kauft und darauf bauen möchte, dann kostet ein Aushub zwischen 15- und 100-Tausend Franken. Wenn man auf dem erworbenen Land beginnt zu graben und man dummerweise auf einen Felsen trifft, welcher das Grundstück des Nachbarn stützt, dann kann sich das Bauprojekt massiv verteuern.

Lauerzersee

Der Fischbestand im Lauerzersee wurde durch den Bergsturz reduziert. Im Laufe der Jahre haben sich diese natürlichen Kreisläufe aber wieder erholt.

Trotz der gewaltigen Schuttmasse, die 1806 in den See donnerte und ihn insgesamt um einen Sechstel verkleinerte, blieb der See in etwa gleich tief.

Zum Prähistorischer Bergsturz

Es ist Theorie, dass nach dem prähistorischen Bergsturz die Muota in den Zugersee floss und dann wieder zurück in die Reuss. Dabei könnte es zu Rückstauungen gekommen sein, wobei sich der Lauerzersee gebildet haben könnte.

Wie gross war der Pessimismus vor dem Wiederaufbau? Was war die Motivation zum Wiederaufbau?

Der Pessimismus war nicht besonders gross. Die Goldauer sagten sich: „Wir wohnen hier“ (ein Zeichen Gottes)

Zeit vor dem Bergsturz als die Österreicher, die Russen und die Franzosen Goldau belagerten

Die Österreicher und die Russen haben ihre konsumierten Waren in Goldau vor dem Bergsturz bezahlt, die Franzosen nicht. Dadurch verloren die Goldauer viel Nahrung und viel persönliches Material. Und nur ein paar Jahre später kam das nächste Unglück – der Bergsturz.

In einem Buch kann man lesen, dass der Bergsturz etwas Von-Gott-Gewolltes war, um die Goldauer ins Himmelreich zu schicken und sie so vor den französischen Lehren zu bewahren.

Warum wurde der Rossberg nie zum Tourismusberg?

Der Rossberg geriet vermehrt in den Schatten der Rigi, weil diese einerseits als sicherer galt (Rossberg ist nicht gesichert!) und andererseits immer bekannter wurde. Auch die Aussicht, welche man von der Rigi aus geniessen konnte war nie zu vergleichen mit derjenigen vom Rossberg.

Früher gab es mal eine Seilbahn zum Rossberg hoch, diese rendierte jedoch nicht und wurde wieder entfernt.

Die Reisemöglichkeiten auf die Rigi haben nicht wesentlich zum Bevölkerungswachstum von Goldau beigetragen. Mehr Einfluss auf das Bevölkerungswachstum hatten die wichtigen Zugverbindungen, die in Goldau zusammenlaufen und das Dorf zu einem Verkehrsknotenpunkt machen.

Profitierte Arth in wirtschaftlicher Hinsicht vom Bergsturz?

Nein. Arth lebte nach wie auch vor dem Bergsturz von der Landwirtschaft und vom Rigitourismus.

Ergänzung zum 1840 eingeführten Reglement für die Pferdehalter

Die Fremden wurden zuerst absichtlich betrogen, weil man wusste, dass diese fremden Leute keine Ahnung von den Preisen hatten. Später gab es dann Tabellen, die es den Touristen ermöglichten, gewisse Preise miteinander zu vergleichen.

Vor dem Bergsturz lebte Goldau hauptsächlich von der Viehzucht und der Handel mit Braunvieh war demzufolge auch die Haupteinnahmequelle der Goldauer.

Kurz vor dem Bergsturz wurde die Kartoffel noch zum Hauptnahrungsmittel für die Goldauer.

Pläne in Goldau:

- Ausbau zur Stadt.
- Gegen den Rossberg hoch möchte man ein wenig zurückzonen wegen der Schadensgefahr

Goldau wuchs in den letzten Jahren hauptsächlich im westlichen Teil in Richtung Oberarth, weil dort die Sonne ein paar Stunden am Tag länger scheint. Zudem bietet dieser Teil auch Plätze mit einer schöneren Aussicht.

Das Militär errichtete am Fusse des Rossbergs präventiv einen Damm, damit in Zukunft die Schuttmassen von Murgängen oder kleineren Bergstürzen abgeleitet werden und so nicht viel Schaden im Dorf anrichten können. Um das Dorf noch besser zu schützen müsste man aber einen grösseren Kanal bauen, doch das Problem bei diesem Projekt sind die Finanzen. Niemand ist bereit dafür zu zahlen.

Beim „Gantli“ wurde bereits ein relativ grosser Damm zur Sicherung erbaut.

Der Murgang von 2005 verwüstete ein Gebiet, welches 1/64 des zerstörten Gebietes von 1806 ausmachte.

Die Zugverbindung von Goldau nach Walchwil gilt als die zweitgefährlichste Eisenbahnstrecke der Schweiz.

Wird es weitere Bergstürze geben?

Es gab einen prähistorischen Bergsturz im Mittelalter. 1806 folgte dann der zweite Bergsturz in einem ähnlichen Ausmass. Wenn man diesen Zeitabstand berücksichtigt, ist es gut möglich, dass in 400 Jahren der nächste grössere Bergsturz kommen könnte. Gleitfähige Schuttmasse gib es noch genug auf dem Rossberg.

Was sind die entscheidenden Entwicklungen von Goldau in den letzten 100 Jahren?

Viel Nennenswertes gibt es da nicht. Zum einen haben sich ein paar grössere Firmen angesiedelt, wie zum Beispiel die Garaventa, andererseits ist das Dorf relativ normal gewachsen. Nicht vergessen sollte man aber den Tierpark, der nicht nur entstand, sondern sich von einem kleinen Hobbypark zu einem grösseren wissenschaftlichen Freilaufgehege entwickelte.

Das Bevölkerungswachstum kam hauptsächlich mit der Bahn. Im letzten Jahrhundert wuchs Goldau aber hauptsächlich deswegen, weil einerseits die Grundstücke und die Mieten in den naheliegenden Ortschaften (wie zum Beispiel in Zug) höher waren und andererseits die günstige Verkehrslage mit den Verbindungen nach Luzern, Zug und Zürich vielen Arbeitern, welche zu ihrer Arbeitsstätte pendeln, eine nette Heimat bietet.

Durch die Autobahn, welche 1970 (stimmt dieses Datum?) gebaut wurde, wurde nicht viel Kulturland zerstört.

Gibt es noch unterirdische Seen? Man vermutet, dass auf dem Rossberg noch unterirdische Seen existieren. Das Goldseeli ausserhalb Goldaus (Richtung Lauerz) wird noch unterirdisch gespiesen.

Heute sind die Grundstücke auf denen man baut meistens mit einer Hypothek vorbelastet. Deswegen möchte man in Goldau lieber keine Gegenstände oder sonstige Dinge mehr finden, die mit dem Bergsturz von 1806 zu tun haben, denn sonst kommt es so weit, dass die aufkreuzenden Archäologen das Bauvorhaben verzögern und dadurch Mehrkosten entstehen.

1934 wurde die Rigi-Aa eingemauert. Bezahlt wurde dieses Projekt von einer Hochwasserabwehrgenossenschaft.

Wie hätte sich Goldau entwickelt ohne den Bergsturz

- weiterhin Bergdorf mit Viehhandel
- eventuell 2 Gemeinden
- Gleiche Entwicklung mit der Bahn, eventuell etwas geradliniger, Bau wäre einfacher gewesen.

8.2 Bildergalerie



Abb. 24

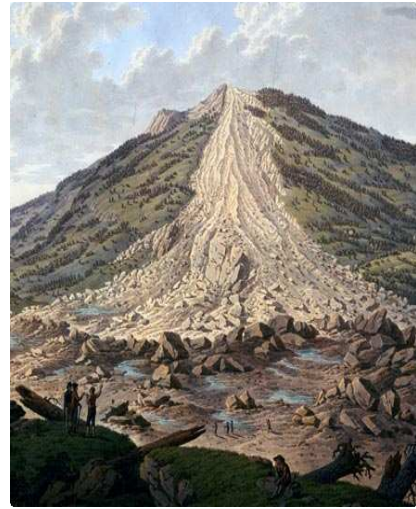


Abb. 25



Abb. 26



Abb.27 ¹⁰



Abb. 28 ¹¹



Abb. 29

Plan vom Tierparkausbau: http://www.tierpark.ch/zukunft/documents/Plan_Projektuebersicht.pdf

¹⁰ zuerich98.ch/bilder/woche20_p03.jpg

¹¹ http://zuerich98.ch/woche20_03.html



Abb. 30

8.3 Goldau

„Ortschaft der politischen Gemeinde Arth SZ, auf dem Schuttgebiet des Bergsturzes von 1806 am Fuss der Rigi gelegen. 1306 Goltowe. 1860 434 Einwohner; 1905 1'604; 2000 5'285. Die Gegend um Goldau dürfte schon im 11. Jahrhundert besiedelt gewesen sein. Als Teil des grundherrl. Hofes Arth kam Goldau von den Lenzburgern an die Kyburger, dann an die Habsburger. In der Folge der Etablierung der Kirch- und Allmendgenossenschaft Arth um 1354 wurde der Raum Goldau Teil des alten Landes Schwyz. 1650-52 Bau einer grösseren Kapelle. 1702 Errichtung einer Kaplanei als Filiale von Arth. Der Bergsturz vom 2.9.1806 zerstörte Goldau und seine Umgebung ganz (102 Wohnhäuser und 220 Ställe verschüttet) und forderte 457 Tote. Erste Neubauten 1810, wobei das Pfrundhaus als Mehrzweckgebäude diente (Kapelle, Schulzimmer, Kaplanei-Wohnung). 1830-49 Kapellenneubau. Bis 1870 boten vorab die Landwirtschaft und der Rigi-Tourismus Arbeitsplätze. Neue Verdienstmöglichkeiten und den Anstoss zur Entwicklung eines neuen Dorfes im Schuttgebiet eröffnete der Bahnbau (ab 1875 Bau der Gotthard-Teilstrecke Immensee-Brunnen). 1878 wurde das erste Stationsgebäude in Goldau errichtet (unter dem Namen Arth-Goldau). Durch die Eröffnung der Südostbahn-Strecke Goldau-Pfäffikon 1891 und den Bau der Strecke Goldau-Zug 1897 entwickelte sich Goldau zum Eisenbahnknotenpunkt. Ab 1897 wurde ein neues Bahnhofgebäude gebaut, 1973-85 der ganze Bahnhof umfassend modernisiert. Nach Inbetriebnahme des "Arther Trämli" (1873-1959) von Arth nach Oberarth, später nach Goldau, erfolgte 1873-75 der Bau der Rigibahn von Goldau auf den Rigi Kulm. 1897 erhielt die Rigibahn einen Anschluss an den neuen Bahnhof. In dieser Zeit entwickelte sich das Dorf rasant (1894 Schulhaus, 1900 erweitert, 1906-09 neue katholische Kirche als Bergsturzdennmal). 1940 wurde Goldau eine selbstständige Pfarrei. Das Dorf ist Standort diverser Gewerbe- und Industriebetriebe (Eisen- und Metallbau, Eisenbahntechnik, Seilbahnbau der Garaventa AG), eines Natur- und Tierparks (seit 1925; 2003 378'000 Besucher) sowie des Bergsturmuseums (seit 1966).“¹²

¹² <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7436.php>

8.4 Statistiken

Bevölkerungsentwicklung	
Jahr	Einwohner
1860	434
1905	1604
2000	5285

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung Goldaus gemäss de.wikipedia.org

		Arth
Fläche		
Fläche in km2	1992/97	42,1
Siedlungsfläche %		8,5
Landwirtschaftsfläche %		40,8
Wald und Gehölze %		46,3
Unproduktive Fläche %		4,3
Bevölkerung		
Einwohner	31.12.2005	9'925
Je km2		235,9
Zunahme in den letzten 10 Jahren %		6,9
Durch Wanderungsgewinn		5,0
Durch Geburtenüberschuss		5,5
Ausländer in %	2002	20,8
Altersverteilung in %	2000	
0-19 Jahre		26,6
20-64 Jahre		59,4
>64 Jahre		13,9
Privathaushalte	2000	3'749
Personen pro Haushalt		2,5
Hauptsprache	2000	
Häufigste in %		Deutsch 86,94
Zweithäufigste in %		Albanisch 3,86
Dritthäufigste in %		Serbokroatisch 3,22
Bildungsstand (25-64-Jährige)	2000	
Ohne nachobligatorische Ausbildung in %		30,3
Sekundarstufe II in %		48,4
Tertiärstufe in %		15,2
Arbeit		
Erwerbsquote (15-64-Jährige)	2000	78,7
Arbeitslosenquote in % (Jahresdurchschnitt)	2002	1,4

Beschäftigte im 1. Sektor	2000	367
Beschäftigte im 2. Sektor	2001	857
Beschäftigte im 3. Sektor	2001	1'824
Betriebe im 1. Sektor	2000	141
Betriebe im 2. Sektor	2001	93
Betriebe im 3. Sektor	2001	305
Wohnen		
Wohndichte (Bewohner pro Wohnraum)	2000	0,62
Wohneigentumsquote	2000	37,0
Neu gebaute Wohnungen je 1000 Einwohner	2002	5,8
Leerstehende Wohnungen in % des Wohnungsbestandes	2003	0,53
Mobilität		
So viele % der erwerbstätigen Einwohner benützen für den Arbeitsweg...	2000	
Öffentliches Verkehrsmittel		17,3
Privatwagen		46,0
Wegpendler in andere Gemeinde in % der erwerbstätigen Einwohner	2000	52,9
Wähleranteile in % (Nationalratswahlen)		
Parteien	2003	
FDP		10,9
CVP		27,3
SPS		23,0
SVP		38,9

Tabelle 3¹³: Angaben gemäss Bundesamt für Statistik

¹³ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html>