

Ergänzung 1 zu Posten 6

Der Aaregranit

In der Umgebung von Basel gibt es weit und breit keine Granite. Die Nächstgelegenen befinden sich im Schwarzwald und in den Vogesen. Jene in den Alpen sind noch weiter entfernt. Hier werden Sie erfahren, woher die Granitblöcke für die Mittlere Rheinbrücke stammen und wie sie nach Basel kamen.

Von Wassen nach Basel und bis auf die Philippinen

Man könnte unter diesen Umständen denken, dass sich die Erbauer der Mittleren Rheinbrücke im Jahr 1902 für den am nächsten gelegenen Schwarzwaldgranit hätten entschieden haben sollen (Abb. 1). Sie gaben jedoch dem Granit aus dem Steinbruch der Familie Antonini in Wassen im Kanton Uri den Vorzug. Dieser konnte trotz längerer Transportdistanz leicht mit der Eisenbahn nach Basel gebracht werden (Abb. 3), denn der Steinbruch Antonini lag verkehrsgünstig direkt beim Bahnhof Wassen (Abb. 5).

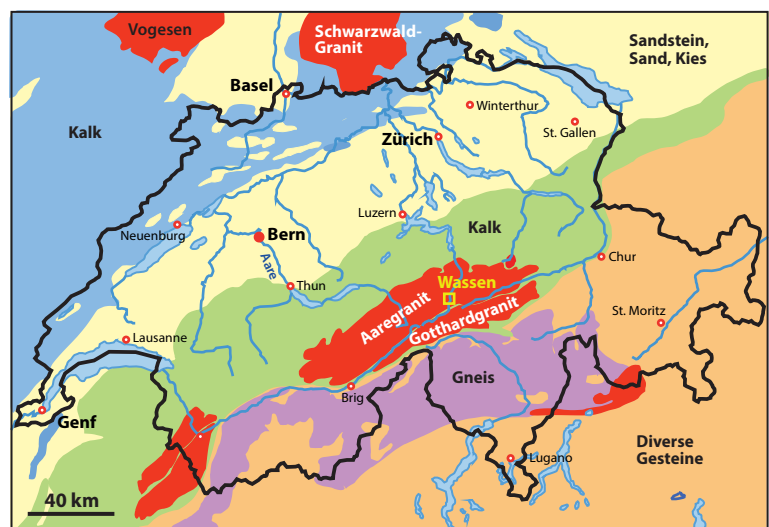


Abb. 1: Aaregranit, Gotthardgranit und Schwarzwaldgranit

Das Bergdorf Wassen liegt auf der Nordseite des Gotthardpasses (Abb. 1). Man würde denken, der dort vorkommende Granit müsste eigentlich «Gotthardgranit» heissen. Tatsächlich heisst er aber «Aaregranit». In den zentralen Schweizer Alpen gibt es zwei grosse Granitvorkommen. Der nördliche Aaregranit heisst so, weil die Aare im Kanton Bern in diesem Gestein entspringt. Der südlichere ist der Gotthardgranit, der so heisst, weil er auf dem Gotthardpass vorkommt.

Der Bau der Gotthardbahn (1872 bis 1882) begünstigte die Steinbrüche im Kanton Uri auf doppelte Weise. Einerseits benötigte die Bahn für den Bau von Brücken, Stützmauern und Tunnels selbst eine grosse Menge an Granitsteinen. Andererseits ermöglichte es der Bahntransport, die Steine in der ganzen Schweiz und im Ausland zu konkurrenzfähigen Preisen zu verkaufen. Granit aus Wassen wurde sogar bis nach Übersee geliefert. In Manila steht auf einem Sockel aus Wassener Granit das Denkmal des philippinischen Nationalhelden José Rizal (Abb. 2). Auch in der Hafenanlage von Malta wurden Steine aus Wassen verbaut.

Während der Blütezeit Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts fanden allein in den Steinbrüchen um Wassen 200 bis 300 Leute Arbeit. Die Arbeitskräfte stammten grösstenteils aus Italien und dem Elsass. Die Steinmetze arbeiteten unter harten Bedingungen von Hand und im Akkord (Abb. 6-8). An einem Stein, der eine komplizierte Form erhalten sollte, wurde manchmal mehrere Wochen lang gearbeitet. Wenn dieser dabei zerbrach, erhielten sie keinen Lohn und mussten von vorne beginnen. Maschinen kamen erst ab 1946 zum Einsatz. Ab 1970 mussten viele Steinbrüche aus wirtschaftlichen Gründen schliessen.

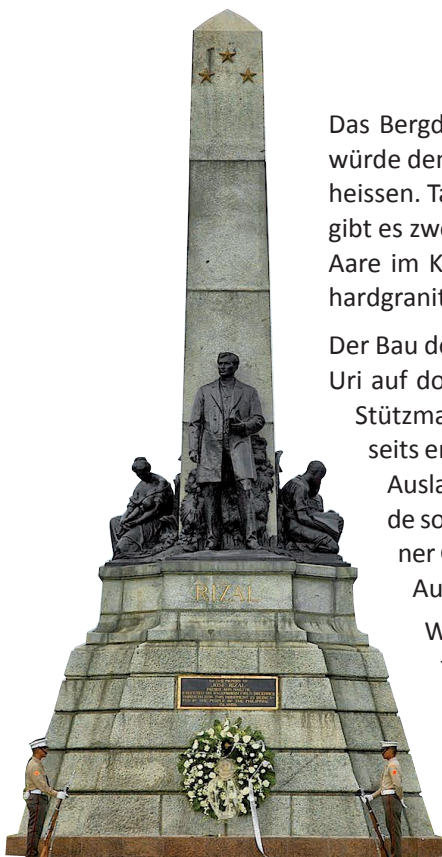


Abb. 2: Denkmal des philippinischen Nationalhelden José Rizal (1861-1896) aus Aaregranit in Manila

1. a) Suchen Sie auf der historischen Eisenbahnkarte (Abb. 3) eine Strecke, auf welcher es zur Bauzeit der Mittleren Rheinbrücke zwischen 1903 und 1905 möglich war, von Wassen nach Basel zu reisen. Markieren Sie diese auf der Karte.
- b) Gäbe es heute noch andere Möglichkeiten (Abb. 4)?

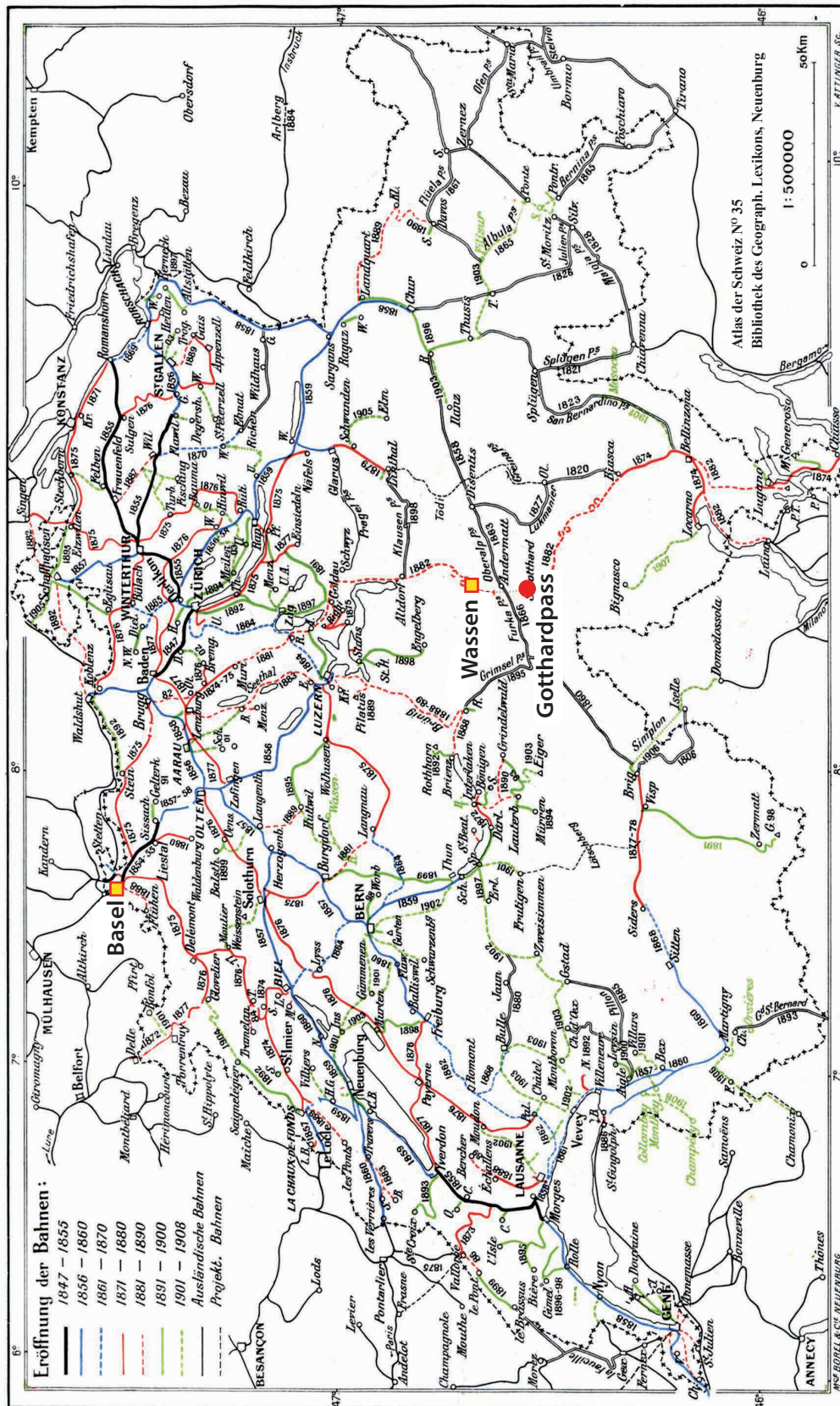


Abb. 3: Historische Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz bis 1908

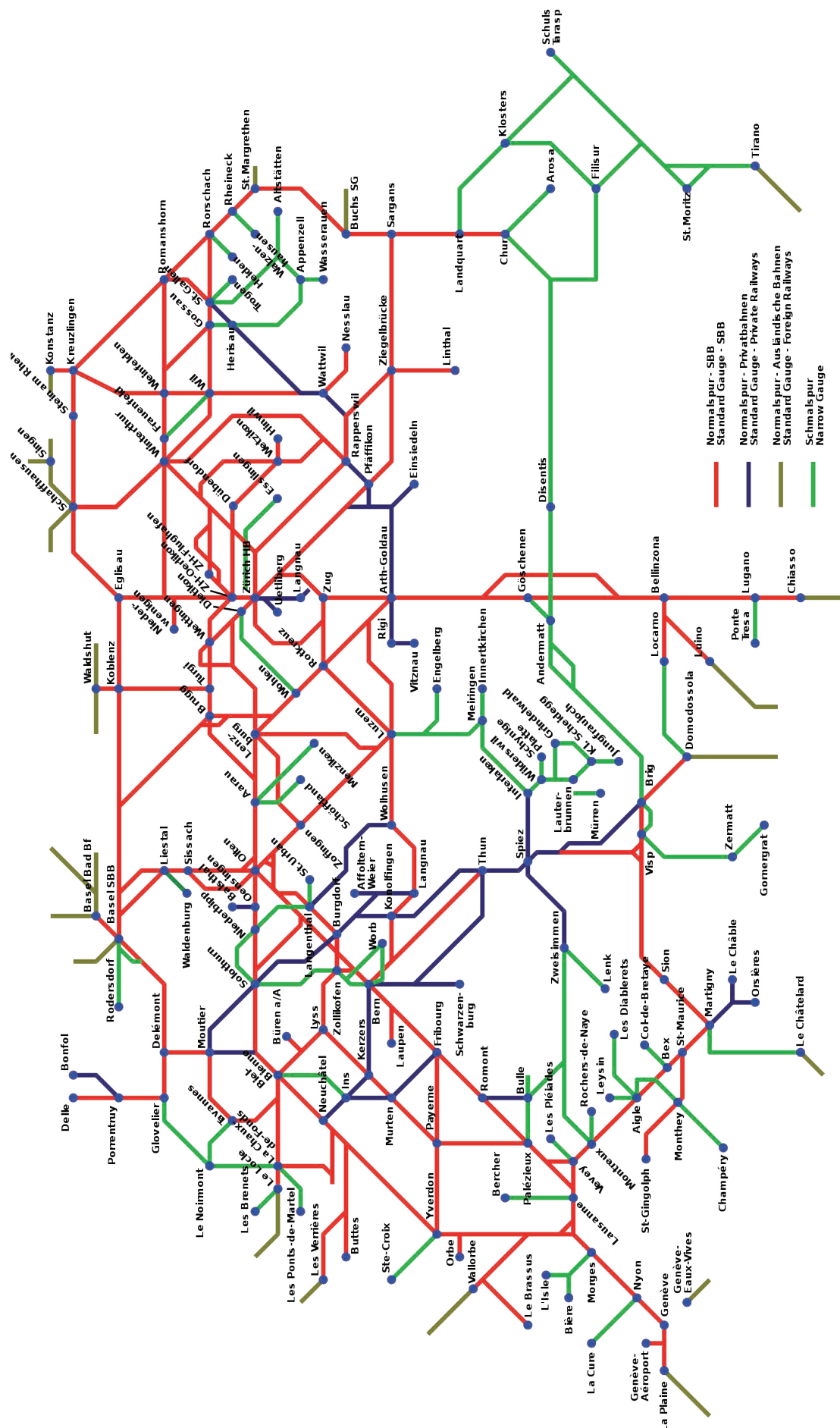


Abb. 4: Das aktuelle Eisenbahnnetz der Schweiz (Quelle: TracksOnWax)

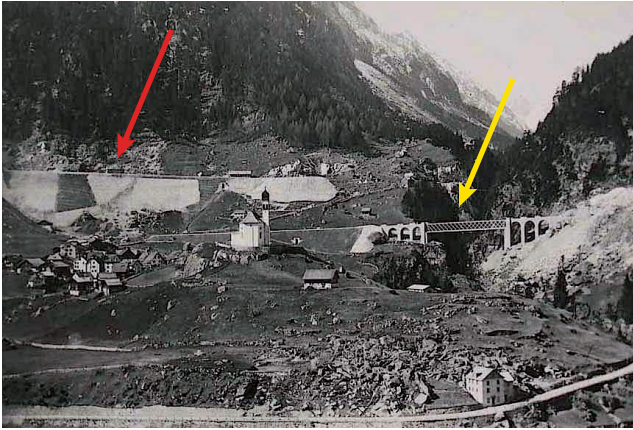


Abb. 5: Steinbruch Antonini in Wassen (roter Pfeil), Brücke der Gotthardeisenbahn (gelber Pfeil). Heute sieht man den Steinbruch kaum mehr.



Abb. 6: Arbeiter im Steinbruch Antonini in Wassen anfangs des 20. Jahrhunderts



Abb. 7: Die Granitblöcke wurden von Hand mit Hammer und Keilen gespalten.

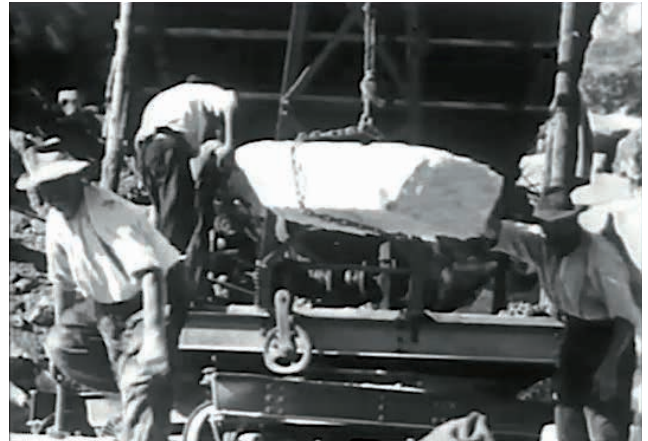


Abb. 8: Verlad der Steinblöcke auf die Eisenbahn in Wassen



Abb. 9: Lagerplatz für die Granitblöcke in Basel



Abb. 10: Bau der Bögen der Mittleren Rheinbrücke aus Granit