Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 156 (1883)

Artikel: Die Eröffnung der Gotthardbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-657502

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Eröffnung der Gotthardbahn.

Der hinkende Bote brachte in seinem Jahrgange 1874 einige Mittheilungen über den Gotthardtunnel und will nun heute in Kürze des ganzen Unternehmens, zuerst seiner Geschichte und schließlich der Eröffnung der Gotthardbahn gedenken.

Als sich 1852 die Bundesversammlung für den Privatbau der schweizerischen Eisenbahnen entschieden hatte, entgegen der Ansicht Jakob Stämpfli's und Genossen, welche die Eisenbahnen von Anfang an zur Staatssache machen wollten, wurde mit großer Energie zum Bau verschiedener Linien geschritten. Von den neuen Bahnen strebten namentlich zwei nach einer Schienenverbindung mit Italien über oder durch die Alpen; es waren dies die Centralbahn und die Vereinigte Schweizerbahn, von denen die erstere über Olten und Luzern den Gotthard, die letztere den Lukmanier als für sie geeignete Uebergangsstellen erblickten. Mit den Bestrebungen der Centralbahn waren acht Kantone einverstanden, die eine von Luzern am 19. August 1853 einberufene Konferenz beschickten, welche in einem Memorial an den Bundesrath die Vortheile einer Gotthardbahn gegenüber dem Lukmanierprojekte hervorhob. Bald mit mehr, bald mit weniger Eifer traten nun die Anhänger der beiden Alpenbahnen in die Schranken; die Gotthardisten wählten am 5. Januar 1861 ein Aktionskomite, welches durch den Zürcher Ingenieur Wetli einen Plan der projektirten Bahn aufnehmen ließ, den dieser 1862 vollendete. Das erste Aktionskomite bewirkte den Beitritt der Nordostbahn und durch diese denjenigen Zürichs zu den Gotthardfreunden. Es wurde nun ein erweitertes Komite eingesetzt, welches unter der energischen und gewandten Leitung der Herren Dr. Alfred Escher und Centralbahndirektor Schmidlin eine ungemeine Thätigkeit entfaltete. Es galt da Gutachten von Ingenieuren und Gelehrten einzuholen, um die gegen die Gotthardbahn erschienenen Streitschriften zu widerlegen, sich um Konzessionen der von der projektirten Bahn durchzogenen Kantone und um Beiträge der interessirten Staaten und Linien zu bewerben.

Den ersten bedeutenden Sieg über die verbündeten Lukmanier- und Simplonfreunde errangen die Gotthardisten im Jahr 1866, als die italienische Regierung dem Gotthardprojekte vor dem Lukmanier den Vorzug geben zu wollen erklärte. Preußen, Baden und Württemberg sprachen sich 1869 in gleichem Sinne aus, und im September des gleichen Jahres konnte in Bern auf einer von allen interessirten Staaten beschickten Konferenz ein Vertragsentwurf vereinbart werden, welchem dann im Oktober 1869 ein förmlicher Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien folgte. Preußens Beitritt verzögerte sich wegen des 1870 ausgebrochenen Krieges; dafür trat 1871 das gesammte deutsche Reich bei. Die betheiligten Staaten versprachen 85 Millionen Franken Subvention, woran Italien 45, Deutschland und die Schweiz je 20 Millionen zu bezahlen übernahmen.

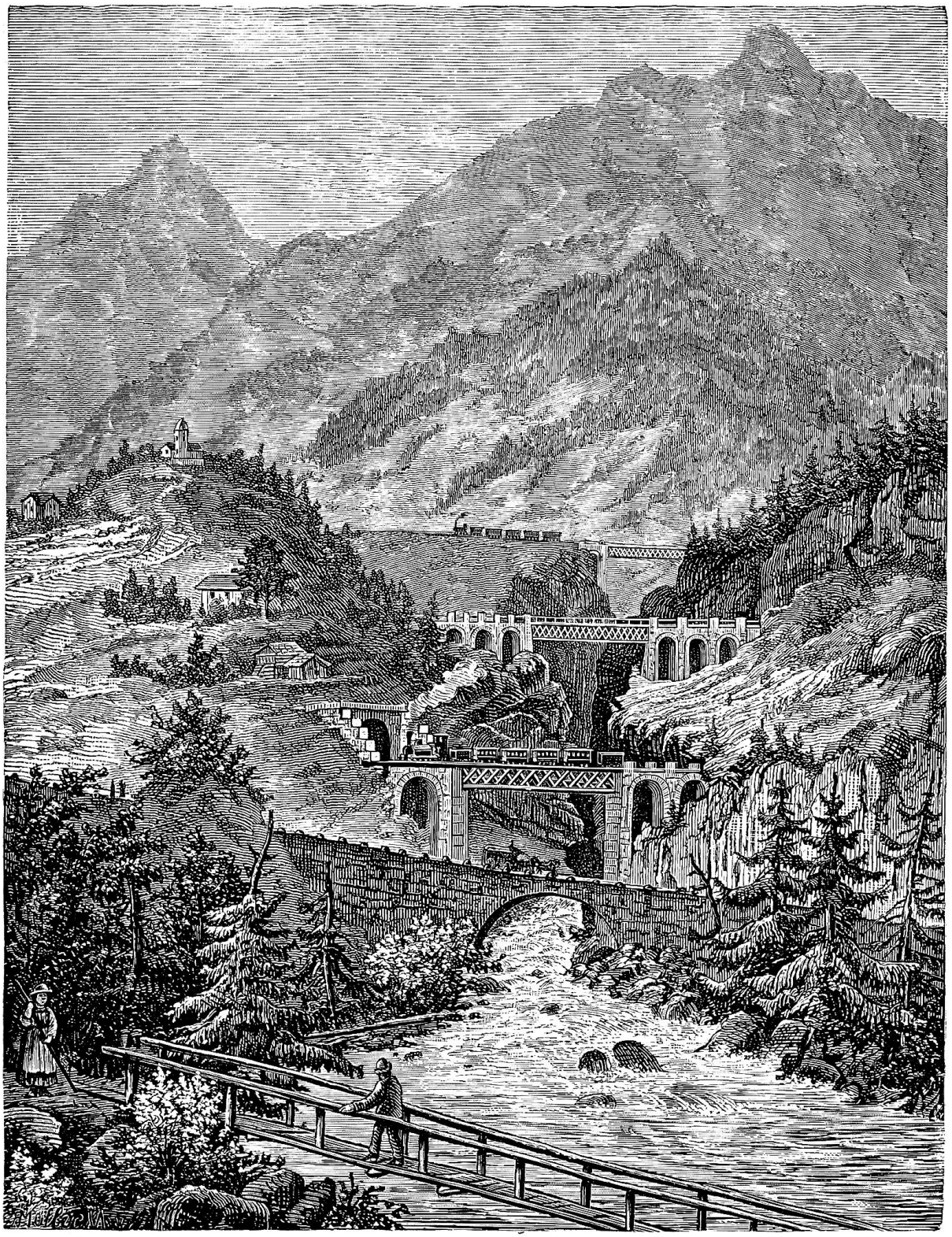
Nun war die Grundlage gefunden, auf welcher das Unternehmen ausgeführt werden konnte, und das Komite verabsäumte nicht, dasselbe so rasch als möglich zu fördern. Schon am 6. Dezember 1871 konstituirte sich in Luzern die Gotthardbahngesellschaft. Die erste Direktion bestand aus dem Präsidenten Dr. Alfred Escher, den Regierungsräthen Zingg von Luzern und Weber von Bern. Als Oberingenieur wurde der geniale Erbauer der badischen Schwarzwaldbahn, Gerwig aus Karlsruhe, gewählt. Abgesehen von der genauen Planaufnahme der ganzen Linie war die nächstliegende Arbeit die Vergebung der Durchbohrung des Gotthardmassives, mit andern Worten die Ausführung des großen Tunnels. Hr. L. Favre aus Genf wurde mit der Ausführung betraut und Anfangs Oktober 1872 begann die eigentliche Tunnelarbeit auf der Nord- und Südseite zugleich. Auch die tessinischen Thalbahnen (Biasca-Bellinzona-Locarno) wurden Ende 1872 in Angriff genommen, und nun glaubte man, würde das ganze Unternehmen ohne weiteren Anstand zu Ende geführt werden können.

Im Jahr 1875 aber zeigte es sich, daß der Bahnbau weit mehr kosten werde, als voraus berechnet war, namentlich wenn in gleich luxuriöser Weise fortgebaut werden sollte, wie es auf den

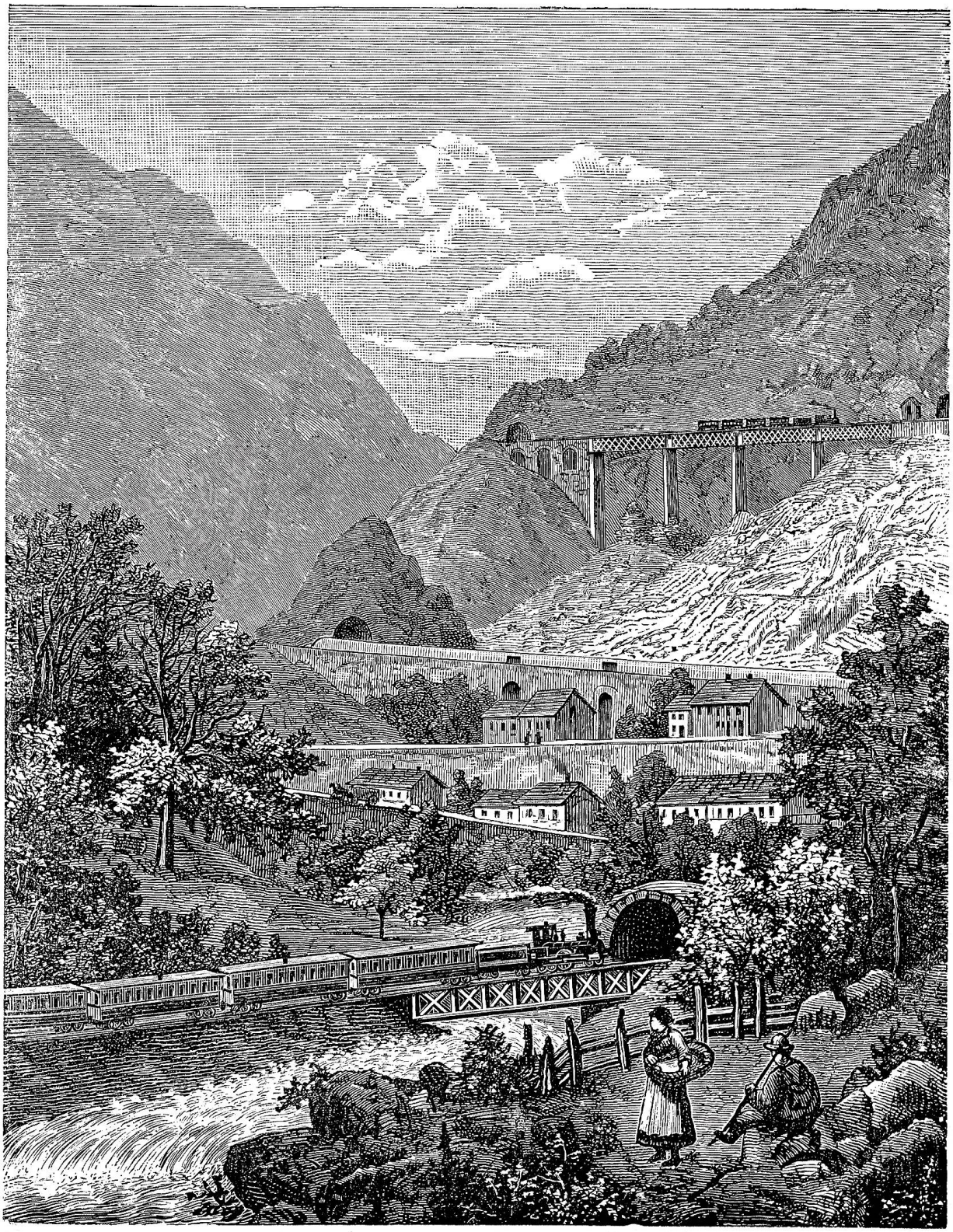
tessinischen Thalbahnen thatsächlich geschehen war. Zuerst wurden die Mehrkosten auf 102 Millionen geschätzt; einer vom Bundesrath niedergesetzten schweizerischen Fachkommission gelang es, durch Ersparnisse aller Art, einspurigen statt zweispurigen Bau der offenen Linien u. s. w., das Defizit auf 40 Millionen Franken zu reduziren. Dieses Defizit sollte gedeckt werden durch die Gesellschaft selbst vermittelst Ausgabe von 12 Millionen Obligationen, und mittelst Subventionen von 10 Millionen von Deutschland, 10 Millionen von Italien und 8 Millionen von der Schweiz. An die 8 von der Schweiz zu leistenden Millionen sollte der Bund $4^1/_2$ und die Kantone und betheiligten Eisenbahngesellschaften $3^1/_2$ Millionen beitragen. Die $4^1/_2$-Millionen-Subvention wurde in der Bundesversammlung am 22. August 1878 nach harter Redeschlacht beschlossen, aber gegen das betreffende Gesetz das Referendum verlangt. Am 19. Januar 1879 erfolgte die Volksabstimmung, und mit 71 gegen 29 % der Stimmenden wurde das Gesetz angenommen. Da mittlerweile von Italien und Deutschland die nachträglichen Subventionen auch zugesichert worden waren, konnte man die Arbeit, die in Bezug auf den Bau der Linie stille gestanden war, wieder aufnehmen. 1875 hatte der Oberingenieur Gerwig demissionirt, zu seinem Nachfolger wurde Herr Hellwag ernannt, der aber nicht lange blieb. Der eigentliche Bau der Linie wurde dann von Hrn. Bridel, dem Erbauer der bernischen Jurabahnen, geleitet und auch rasch und glücklich zu Ende geführt. Die Arbeit im Tunnel war nie unterbrochen worden; doch sollte der Unternehmer L. Favre das Gelingen seines Werkes nicht erleben; ihn ereilte auf dem Felde seiner Arbeit am 19. Juli 1879 ein plötzlicher Tod. Am 29. Februar 1880 Vormittags fiel die letzte Wand; die Arbeiter der beiden Richtstollen wurden durch kein Hinderniß mehr getrennt, und der Telegraph verbreitete die frohe Kunde in alle Lande.

* * *

Die eigentliche Gotthardbahn beginnt bei der Station Rothkreuz auf der direkten Linie von Luzern nach Zürich. Von Rothkreuz führt sie dem Zuger See entlang, durch den Schutt des Goldauer Bergsturzes an den stillen Lowerzer See und nach Schwyz. Dann erreicht die Bahn bei Brunnen den Vierwaldstättersee und geht dem Urner See entlang, bald über, bald neben der Axenstraße, bald tief in Tunneln nach Flüelen, Altorf und Erstfeld. Auf dieser Station beginnt die eigentliche Bergbahn und die schweren Lokomotiven werden vorgespannt. An der östlichen Bergwand steigt die Bahn empor, läßt Sillinen und Amsteg rechts unten, überschreitet den aus dem Maderanerthal hervorströmenden Kerstelenbach auf hoher Brücke, durchfährt einen Ausläufer des Bristenstocks und setzt nochmals über eine hohe Brücke an das andere Ufer der Reuß. Um von der nun folgenden Station Gurtnellen (700 Meter über Meer) nach Göschenen (1109 Meter) zu gelangen, muß auf einer Länge von 16 Kilometern eine Höhendifferenz von 409 Metern überwunden werden. Dies geschieht, indem die Bahn in den sogenannten Kehrtunneln wie bei einem Pfropfzieher spiralförmig sich in die Höhe windet. Auf der genannten Strecke sind nun drei solcher Kehrtunnel, der Pfaffensprung-, der Wattinger- und der Leggisteinkehrtunnel, und außer diesen dreien noch etwa neun andere Tunnel. Namentlich bei Wassen ist die Bahnanlage äußerst kühn und interessant, da die Bahn zwischen den verschiedenen Tunneln auf drei Brücken, von denen die eine immer höher als die andere ist, die wilde, von dem Susten herkommende Meyenreuß überschreitet. (Siehe Abbildung.) Unmittelbar vor Göschenen verläßt die Bahn das linke Reußufer und gelangt in die auf dem rechten Ufer befindliche Station Göschenen. Hier beginnt der große Tunnel, dessen Länge von 14,900 Metern in 25 bis 30 Minuten durchfahren wird, um in die Station Airolo zu gelangen. Von da an fällt die Bahn; bei Fiesso, oberhalb der wilden Dazio grande-Schlucht, mündet sie in den Freggio- und gleich nachher in den Pratokehrtunnel, durch welche der bedeutende Höhenunterschied zwischen Fiesso und Faido überwunden wird. Nochmals folgen zwei große Kehrtunnel, diejenigen von Piano Tondo und Travi, durch welche wieder der Abstieg über eine Thalstufe ermöglicht wird.



Bahnanlage bei Wassen.



Bahnanlage in der Biaschinaschlucht.

Dieser Theil der Bahn, in der Biaschinaschlucht, wetteifert an Großartigkeit mit der Anlage bei Wassen. (Siehe Abbildung.) Es folgen nun noch die Stationen Bodio, Giornico und Biasca, wo die Bahn wieder zur Thalbahn wird. Von Biasca bleibt die Bahn in der fruchtbaren Ebene und erreicht Bellinzona, nachdem sie die aus dem bündnerischen Misoxerthal hervorkommende Moësa überschritten hat. Bei der ersten Station nach Bellinzona, in Giubiasco, theilt sich die Bahn; der eine Zweig biegt nach Süden ab, um durch den Ceneritunnel das südliche Tessin und dessen Hauptstadt Lugano, sowie noch weiter in Chiasso die italienische Grenze zu erreichen. Der andere Zweig der Bahn geht in westlicher Richtung weiter, um sich bei Cadenazzo nochmals zu theilen; von den beiden hier abzweigenden Bahnen ist erst die eine, diejenige nach Locarno, eröffnet, während die andere, nach Pino zum Anschluß an die oberitalienischen Eisenbahnen führende, noch nicht fertig ist, ebensowenig als die Italiener mit dem Bau längs dem Lagomaggiore von Novara nach Pino fertig sind. Die Linie Bellinzona-Lugano-Chiasso ist die nächste Verbindung für die Gotthardbahn mit Mailand, Bologna und den östlichen Theilen Oberitaliens; die Linie Bellinzona-Pino-Novara ist der kürzeste Weg nach Genua, von und nach welcher reichen Handelsstadt am mittelländischen Meer der Gotthardbahn wohl der bedeutendste Verkehr zukommen wird. Es wird daher an dem noch fehlenden Stücke eifrig gearbeitet, so daß die Eröffnung dieser Linie noch im Jahr 1882 erwartet werden darf.

Die Gotthardbahn hat eine Länge von 252 Kilometern. Auf dieser Strecke befinden sich nicht weniger als 56 Tunnel; davon sind 27 auf der Nordseite, 28 auf der Südseite des großen Tunnels. Dieselben messen zusammen 41 Kilometer. Der längste Tunnel hat eine Länge von 14,912 Meter, dann kommt der Oelbergtunnel am Urner See mit 1941, ferner zehn Tunnel zwischen 1000 bis 1673 Meter, worunter sämmtliche Kehrtunnel. An Brücken ist die Bahn wo möglich noch reicher als an Tunneln; zirka 30 davon haben eine Länge von mehr als 50 Meter jede.

Das ganze kolossale Werk wurde in den letzten Tagen des Mai 1882 von Seite der bundesräthlichen Experten geprüft und vom Bundesrathe die Eröffnung des Betriebs auf 1. Juni gestattet. Alle Kunstbauten hatten sich bei deren Probe, resp. Untersuchung, als vortrefflich bewährt. Die Einweihung der Bahn fand in den Tagen vom 21. bis 25. Mai statt. Am 21. Mai brachte ein Extrazug die italienischen Festgäste von Mailand nach Luzern. In Chiasso, der Grenzstation, wurden die Italiener im Namen des Bundesrathes von den Herren Battaglini und Conti empfangen. Lugano hatte zum Empfang des Zuges geflaggt, Glockengeläute und Kanonendonner erschallten. Nach einstündigem Aufenthalt fuhr der Zug weiter, um Abends in Luzern anzulangen, allwo eine Stunde nach den Italienern der die deutschen Gäste führende Extrazug eintraf. Den Deutschen war in Basel ein Empfang bereitet worden. Hr. Dr. Bischoff begrüßte dieselben Namens des Bundesrathes. Am 22. Mai fand eine Lustfahrt für die sämmtlichen Ehrengäste auf dem Vierwaldstättersee statt. Abends war großes Bankett im „Schweizerhof", an welchem Bundespräsident Bavier die offizielle Festrede hielt. Von andern Rednern seien hier noch die Herren Gotthardbahndirektor Zingg, der deutsche Gesandte in der Schweiz, General Röder, der italienische Bautenminister Baccarini genannt. Die Feststimmung wurde übrigens so laut, daß der letztere die größte Mühe hatte, sich verständlich zu machen.

Am 23. Mai, Morgens 7 Uhr, fuhren die sämmtlichen, deutschen, italienischen und schweizerischen Festgäste von Luzern in drei Extrazügen ab, unterwegs überall mit Enthusiasmus begrüßt. In Lugano war festlicher Empfang und Bankett. Viele Reden wurden gehalten, indeß in der allgemeinen Begeisterung nur wenig verstanden, und um 9 Uhr langten die Züge, von einer ungeheuren Volksmenge jubelnd empfangen, in Mailand an.

Der 24. Mai war der offizielle Festtag in Mailand. Die dort etablirten Landsleute hatten die schweizerischen Festgäste zu einem Frühstück im Scalatheater eingeladen, während die hervorragendsten Festtheilnehmer der drei Nationen bei

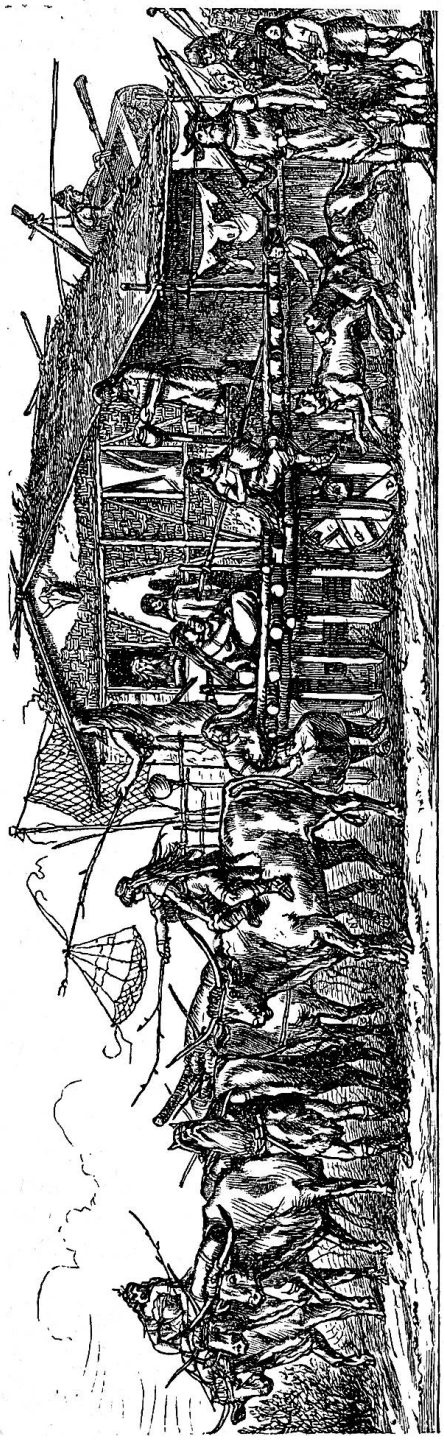
dem Bruder und Vertreter des Königs von Italien, Prinz Amadeus, im königlichen Schlosse tafelten. Abends hatte die Stadt Mailand sämmtliche Gäste zu einem Bankett geladen; nach diesem fand großartige Beleuchtung des Domes statt. Die Begeisterung erreichte ihren Höhepunkt! Tags darauf, am 25. Mai, traten die nordischen Gäste die Heimreise von dem schönen Mailand an. So war das ganze Fest gut und ohne Störung abgelaufen, alle Theilnehmer voll Begeisterung über das Gesehene und Erlebte.

Der hinkende Bote aber wünscht, daß alles, was von der Gotthardbahn für unser Land ersehnt, erhofft und erwartet wird, auch in Erfüllung gehen möge!

Der historische Umzug in Bern
am 8. und 18. Mai 1882.

Ob der Kalenderschreiber den Bernerzug nicht auch mit eigenen Augen ansehen wollte? Dafür hatte er den herrlichen Murtenzug noch in zu lebendigem Andenken. Nachdem er schon lange vorher von den mannigfachen Vorbereitungen und Zurüstungen gelesen hatte, auch durch das schöne Zugalbum von Jauslin nur noch neugieriger geworden war, traf er am Vormittag des 8. Mai mit Hunderten, ja Tausenden vom Lande in der Bundesstadt ein.

Nach 1 Uhr sollte der Zauber losgehen. An der Bundesgasse, gegenüber der im prächtigsten Frühlingsgrün prangenden Promenade der Kleinen Schanze hatte ich Posto gefaßt. Mit Spannung wartete die dichtgedrängte Menge der Dinge, die da kommen sollten; aber auch manche verdrießliche Bemerkung über das Wetter wurde laut, das der allgemeinen festlichen Stimmung zum Trotz sich immer unfreundlicher anzulassen schien. Statt der lieben Sonne schauten dicke graue Wolken herab und berieselten uns mit einem feinen Regen, der sich jeden Augenblick in einen tüchtigen Guß verwandeln konnte und dieß denn auch gehörig gethan hat. Doch der Regen von oben und der Koth von unten waren sofort vergessen, als sich vom obern Thor her die ersten Töne des nahenden Zuges hören ließen. Sie klangen schaurig und mit den weh-



Die Pfahlbauer.