Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 99 (1958)

Artikel: 75 Jahre Gotthardbahn
Autor: Wyrsch, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033539

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: 22.07.2025

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

So fuhren um die Jahrhundertwende die Schnellzüge in Göschenen ein, wo Ernst Zahn, der Schweizer Schriftsteller, damals das Bahnhofrestaurant führte

75 Jahre Gotthardbahn

Von Karl Wyrsch

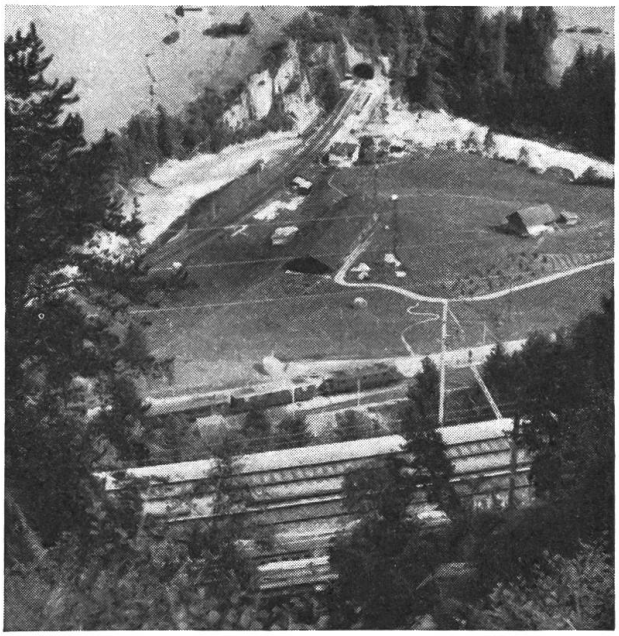
Im Juni des vergangenen Jahres beging man mit vielgestaltigen Feierlichkeiten das 75-jährige Betriebsjubiläum der Gotthardbahn. Am 1. Juni 1882 nämlich wurde der regelmäßige Betrieb zwischen Immensee und Chiasso aufgenommen. Die Strecken Biasca-Giubiasco-Locarno und Lugano-Chiasso waren freilich schon früher eröffnet worden, die den Umweg über Rotkreuz ersparenden direkten Linien Luzern-Meggen-Immensee und Zug-Walchwil-Goldau dagegen wurden erst 1897 erbaut.

Schon bevor die Schweiz 1847 ihre erste Eisenbahn erhielt, begann man sich mit einer Nord und Süd verbindenden Alpenbahn zu befassen. Vielerlei Projekte wurden aufgestellt: die Kantone schieden sich bald in einander heftig befehdete Anhänger der Gotthard- oder einer Grimsel-, Lukmanier-, Berhardin-, Splügen- oder Simplonbahn. Die Gesinnungsänderung des Standes Zürich gab den Ausschlag dazu, daß sich die Kantone 1866 freiwillig auf eine Gotthardbahn einigten. Die „Simplon Kantone" (Genf, Waadt und Wallis) und die „Lukmanier-Kantone" (Außerrohden, St. Gallen, Glarus, Graubünden) hielten sich schmollend abseits. Der Bund versprach dafür den letztgenannten Kantonen im Eisenbahngesetz von 1872 eine Subvention an die „Ostalpenbahn". Auf diese Subvention erheben heute die Anhänger der Hochrheinschiffahrt Anspruch. 1869 entschieden sich auch Deutschland und, nach anfänglichem Schwanken, Italien für den Gotthard. In dem 1871 zwischen der Eidgenossenschaft und diesen beiden Ländern abgeschlossenen Staatsvertrag verpflichteten sich Italien 45 Millionen Fr., die Schweiz und Deutschland je 20 Millionen Fr. an die Baukosten beizutragen; Nidwalden hatte an die 20 Millionen Fr. ganze 20 000 Fr. zu leisten, was damals freilich den Staatshaushalt gehörig belastet haben mag. Dieser Staatsvertrag wurde anno 1909 durch einen neuen ersetzt: darin verzichteten die fremden Staaten sowohl auf den ihnen ursprünglich zustehenden Gewinnanteil als auch auf die Rückzahlung ihrer Bausubventionen. Daß der Schweiz weiterhin ihre Souveränität ein-

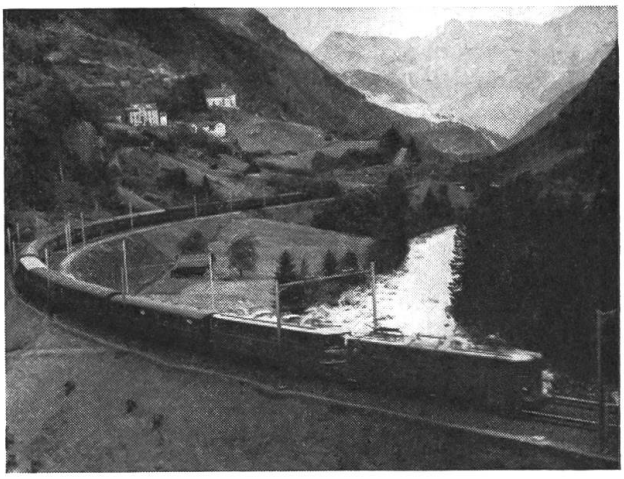
schränkende Verpflichtungen auferlegt blieben, wurde damals viel kritisiert.

Die heutige Linienführung der Gotthardbahn stand nicht von Anfang an fest. So ist uns ein nidwaldnerischer Konzessionsentwurf für eine Gotthard-Zufahrslinie am linken Vierwaldstättersee-Ufer erhalten geblieben (Jura-Gotthardbahn). Wie anders sähe es wohl heute im Nidwaldnerland aus, wäre damals die Gotthardbahn über Stans nach Flüelen geführt worden! Ein wahres Glück ist es dagegen, daß man auf Sparvorschläge wie Ueberwindung des Höhenunterschiedes mittels Seilrampen, Zahnstange oder Spitzkehren doch nicht einging.

Gewaltige Schwierigkeiten waren zu überwinden bis es soweit war, daß der erste Zug durch den Gotthardtunnel fahren konnte. Einmal geriet 1875 die Gotthardbahn-Gesellschaft in derartige finanzielle Schwierigkeiten, daß es fraglich wurde, ob das Werk überhaupt vollendet werden könnte. Durch Einsparungen (höhere Maximalsteigung, Einspur statt Doppelspur) konnte man das Loch im Budget notdürftig stopfen. Sodann bereitete der Bau des 15 km langen Gotthardtunnels — noch kein Tunnel von solcher Länge war bisher gebaut worden — die allergrößten technischen und finanziellen Schwierigkeiten. Mit Recht ist der Genfer Louis Favre als Erbauer des Gotthardtunnels in die Schweizergeschichte eingegangen. Allein seinem unermüdlichen, selbstlosen Einsatz ist es zu danken, wenn der Gotthardtunnel schließlich Wirklichkeit wurde. Den Tunnel-Durchschlag am 29. Februar 1880 durfte Favre freilich nicht mehr erleben: am 19. Juli 1879 erlag er auf einem Inspektionsgang im Tunnel einem Herzschlag. Favre hatte den Bau des Gotthardtunnels in Regie übernommen, als die Arbeiten dann teurer zu stehen kamen und länger (1872—1882) dauerten als vorgesehen, verlor Favre sein ganzes Vermögen daran. Der Bau der ganzen Strecke kam schließlich auf 216 Millionen Fr. zu stehen. Ein Denkmal in Airolo erinnert heute daran, daß beim Bau (von 20000, meist italienischen Arbeitern) 290 ihr Leben durch Unfälle verloren.



Die dreistufige Linienführung bei Wassen



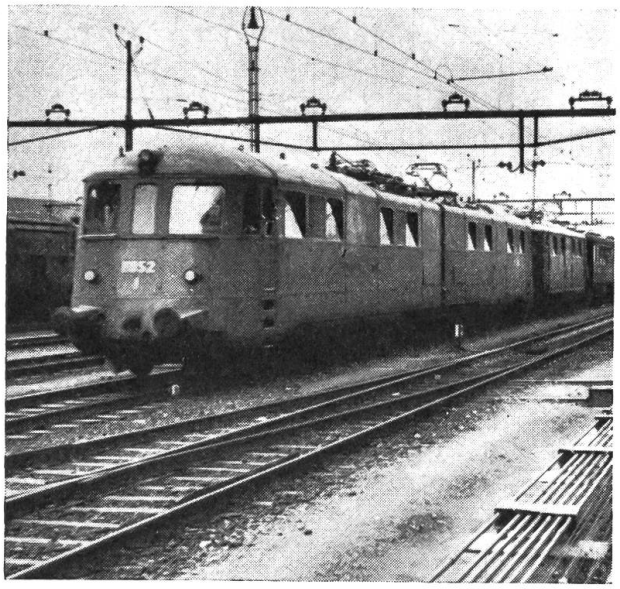
Ein schwerer Gotthard-Schnellzug, den selbst die neue 6000 PS-Lokomotive allein nicht zu befördern vermag, unterhalb von Wassen

Die Eröffnung der Gotthardbahn wurde mit prunkvollen Feierlichkeiten am 21.—25. Mai 1882 in Luzern, Lugano und Mailand gebührend begangen. Auch der Landammann des Standes Nidwalden war dazu geladen. Man wundert sich heute darüber, welche Riesen-Menus unsere Vorfahren noch zu bewältigen im Stande waren. Am offiziellen Bankett im Schweizerhof in Luzern bestand das Menu aus nicht weniger als 10 Gän-

gen. Nach einer Schildkröten-Suppe wurden Pastete, Steinbutt mit Krebschen-Sauce, Ochsenbraten, Geflügel-Ragout, Hummer, gebratene Rebhühner, trüffierter Truthahn und als Dessert eine Eisbombe, Ananas, Kuchen und schließlich noch Früchte serviert!

Der Verkehr übertraf von Anfang an alle vorher gemachten Annahmen. So mußten die Bahnanlagen fortwährend ausgebaut werden. 1897 erbaute man die eingangs erwähnten direkten Zufahrtsstrecken. Zwischen Goldau und Chiasso wurde nach und nach das zweite Geleise gelegt; heute ist einzig das Stück über den Seedamm bei Melide noch einspurig. Sodann wurden im Laufe der Zeit fast alle Bahnhöfe erweitert, heute sind Göschenen und Chiasso neuerdings an der Reihe. Auch neue oder verbesserte Sicherungsanlagen erhöhten die Leistungsfähigkeit der Strecke. Gegen Lawinen, Bergstürze und Wildbäche wurden Schutzbauten, Verbauungen und gar (der Bahn gehörende) Schutzwaldungen angelegt. Das Wichtigste aber war die 1920/21, in der schlimmsten Nachkriegszeit also, durchgeführte Elektrifikation. Die Elektrifikation einer Gebirgsbahn mit so schwierigen Traktionsverhältnissen, das war beim damaligen Stand der technischen Entwicklung eine Pionierleistung. Von hier aus erst nahm die Elektrifikation der SBB ihren Ausgang. Dem Manne dem das größte Verdienst daran zukommt, dem Ingenieur Huber-Stockar errichtete man vor einigen Jahren beim Bahnhof Flüelen einen Gedenkstein.

Die Gotthardbahn ist ein wirtschaftlich und politisch, sowohl national als auch international wichtiger Weltverkehrs-Weg. Die Einkünfte aus dem internationalen Transitverkehr (vor allem Güterverkehr und zwar neuerdings vorwiegend Lebensmittel) helfen mit unser Außenhandels-Defizit zu decken, denn bekanntlich importieren wir ja normalerweise mehr als wir exportieren. Indem heute mehr als ein Viertel des gesamten SBB-Verkehrs über die Gotthardbahn rollt und der Transit-Güterverkehr besonders einträglich ist, kann man sagen, daß



18 000 PS vor einem Gotthard-Schnellzug.
Die stärkste Lokomotive der Welt macht Vorspann

der Wohlstand unserer Staatsbahn auf dem Gotthardverkehr beruht. Nicht unterschätzt werden darf die staatspolitische Bedeutung der Gotthardbahn. Sie verbindet den Kanton Tessin mit der von ihm ja durch den Alpenwall getrennten übrigen Schweiz. Auch behauptet man, Hitler sei dadurch von seinem geplanten Angriff auf die Schweiz abgehalten worden, daß er mit Recht befürchtete in diesem Falle würde die damals für die Achsenmächte unentbehrliche Gotthardbahn von unserer Armee unbrauchbar gemacht werden.

Abgesehen von all dem bleibt die Gotthardbahn ein achtungsgebietendes Zeugnis des Wagemutes und der Ingenieurkunst unserer Vorfahren.

Die Dinge wachsen Dir nie über den Kopf,
wenn Du ihn nicht zu hoch trägst.

Jakob Lorenz