

Zeitschrift: SVZ Revue : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1934)

Heft: 10

Artikel: Ihre Herbstfahrt ins Tessin

Autor: Frisch, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-772881>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

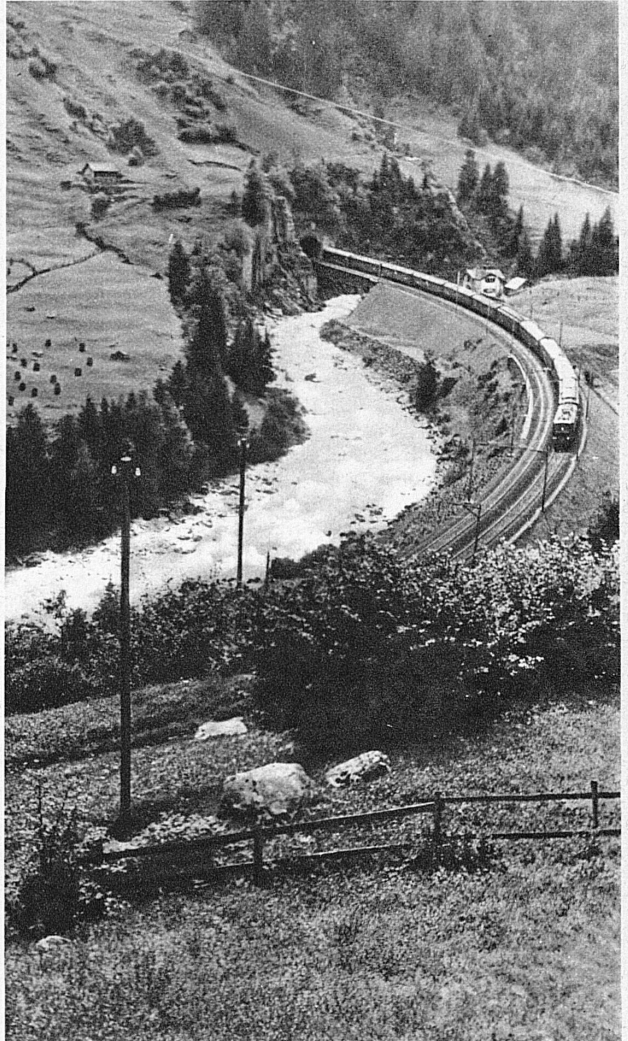
Download PDF: 02.02.2025

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

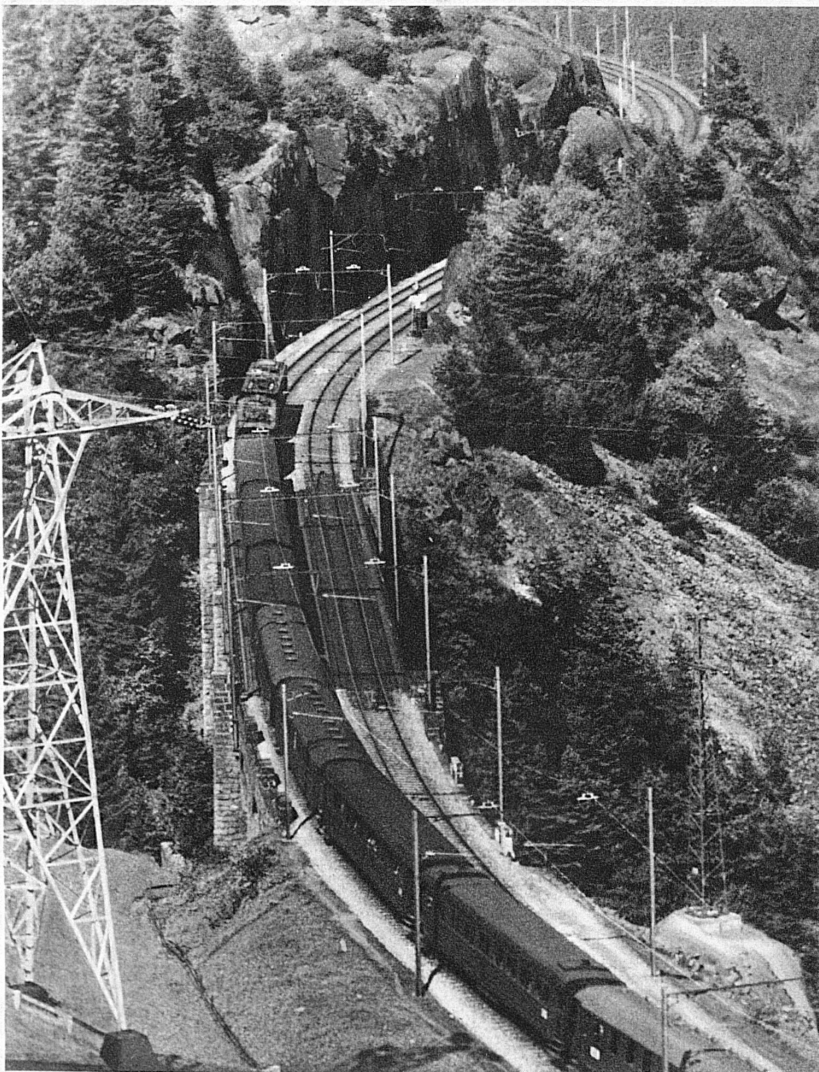
Ihre Herbstfahrt ins Tessin



Der Urnersee mit Blick ins Reusstal, wo unser Zug hinaufführt zum Gotthard



Ein Gotthardzug tritt aus dem Kehrtunnel und fährt über die wildschäumende Reuss

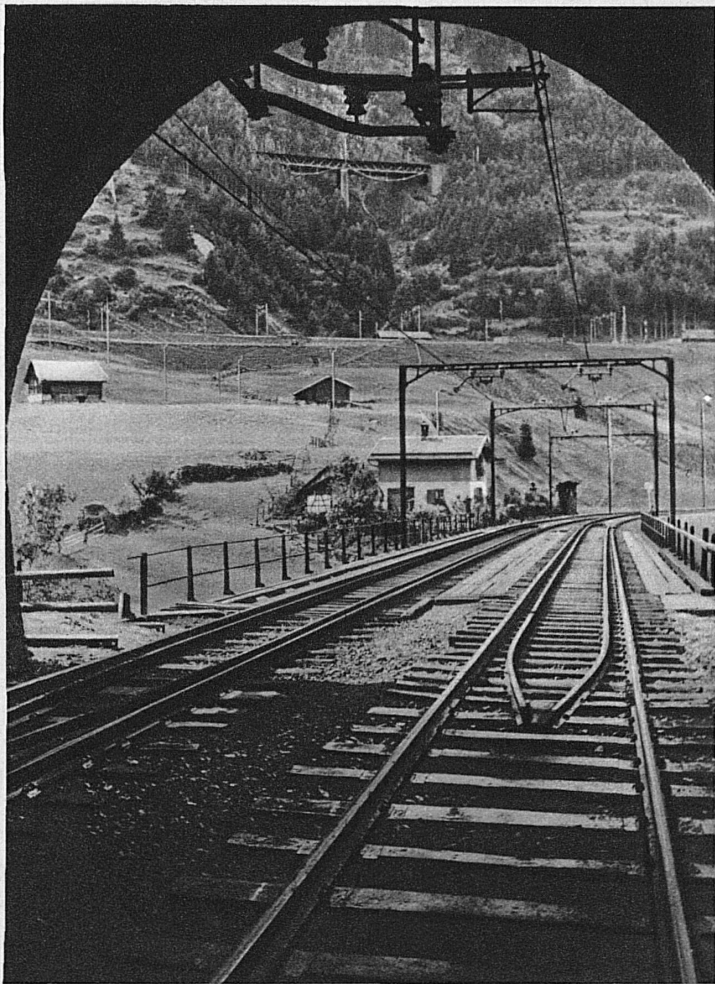


Ein Schnellzug steigt durchs Tal hinauf: mit zwei Lokomotiven mit einer Geschwindigkeit von 70 Stundenkilometern

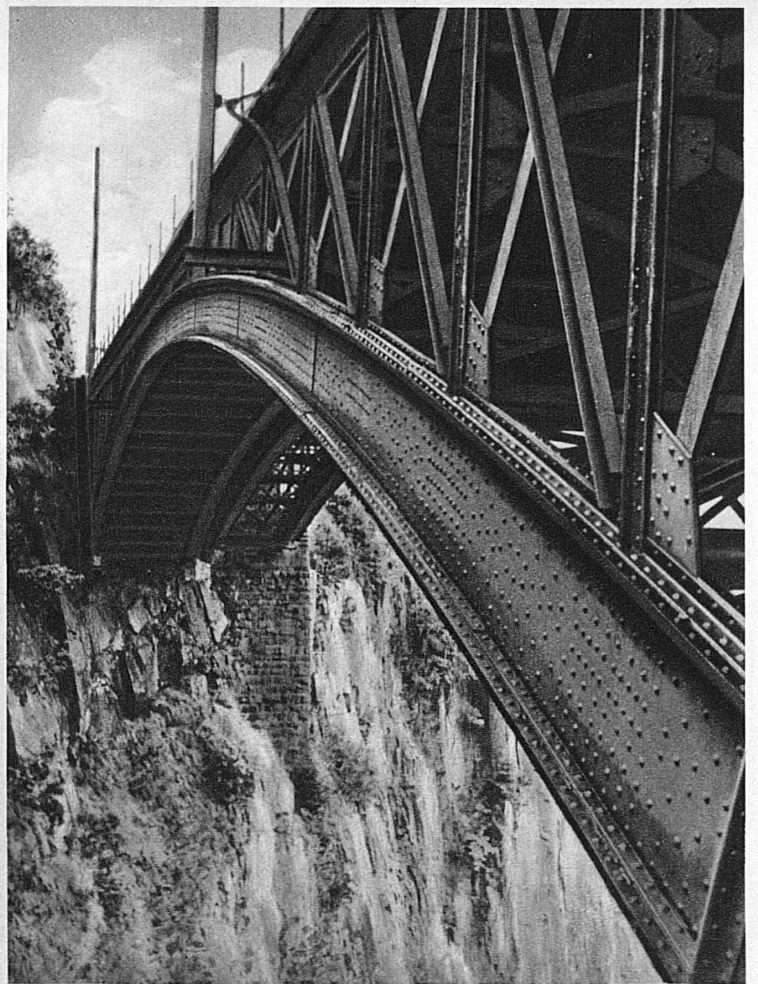
Und wenn wir schon zum zwölftenmal ins Tessin fahren, so bleibt sie ein grandioses und spannendes Schauspiel, diese Gotthardstrecke, die zweifellos zu den kühnsten und herrlichsten Bahnstrecken der Welt gehört. Jedem bietet sie Unvergessliches, der sich ans Fenster bemüht: den technischen Menschen begeistert sie mit einer fast ungläublichen Fülle von mannigfaltigen Bauwerken, den Landschaftsfreund entzücken die hohen Ausblicke, die immerfort wechseln und nach jedem Tunnel aufs neue überraschen.

Schon lange wird der Reisende, der Augen im Kopfe hat, von reizvollen Landschaften erfreut, sei es der liebliche Zugersee und dann die schroffen Mythen, sei es das Luzernergebiet und der Pilatus, immer diese schweizerische Sondermischung von See und Gebirge, vor allem aber der Vierwaldstättersee, dessen Pracht die denkbar überwältigendste Ouvertüre darstellt!

Immer steiler umfasst uns das Gebirge, und wer zum erstenmal fährt, glaubt es kaum, dass in diesem schluchtartigen Tal überhaupt eine Eisenbahn durchkommt, ja man sieht einfach keine Möglichkeit, wo der lange und schnelle Zug emporklettern könnte — und trotzdem rast er weiter, um uns bald zu zeigen, wie und wo er sich durchschlingelt



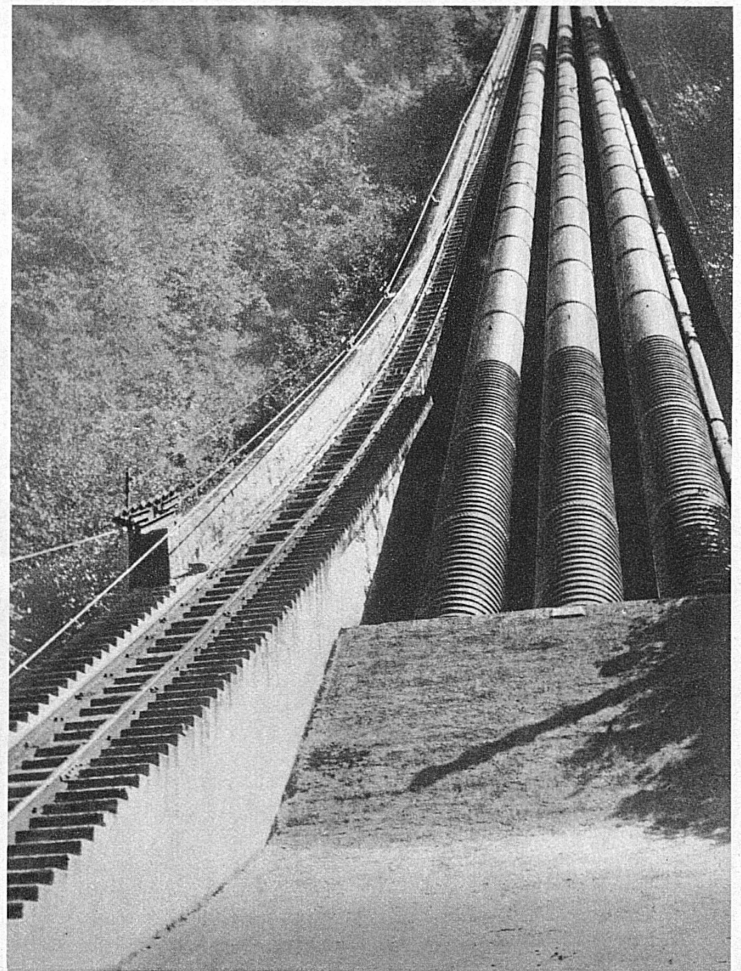
Ausblick aus einem Kehrtunnel: in der mittlern Bildhöhe sieht man zum zweitenmal die Bahnstrecke, nachdem sie etwa 50 Meter gestiegen ist, und dann zum drittenmal mit der Brücke im hohen Wald, wo der Höhengewinn sehr augenfällig wird



Eine der zahlreichen Eisenbrücken, die über seitliche Schluchten und Wildbäche führen



Eines der zahlreichen Beispiele, wo nach dem Tunnel eine Brücke folgt, dann ein künstlicher Damm und so weiter, Bauwerk an Bauwerk



Der sogenannte Pfaffensprung, der kleine und hellblaue Stausee, den man unterhalb Wassen sieht: hier wird das Wasser gefasst für das Werk in Amsteg

Die steilen Wasserrohre bei Amsteg

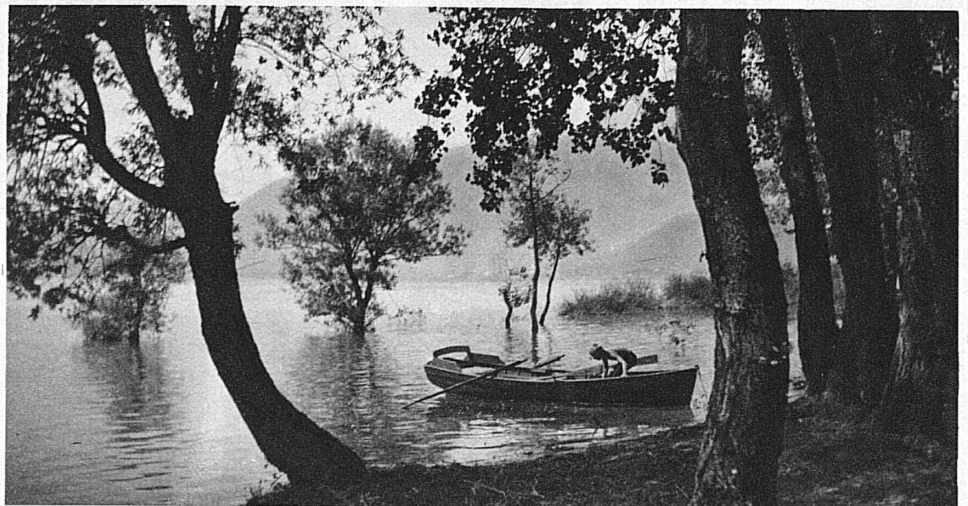
So, Sie kennen sie schon, diese berühmten Kehrtunnels bei Wassen? Aber ich will Sie nicht fragen, ob Sie jemals ganz klug geworden sind daraus, wenn Sie plötzlich in umgekehrter Richtung fahren oder wenn Ihr Fenster bald talwärts, bald bergwärts guckt. Das ist immer sehr lustig, wie dann die Reisenden grübeln, wie über einem Kreuzworträtsel, um schliesslich erst recht nicht mehr drauszukommen. Denn da muss man sich schon einmal Zeit nehmen, um so ganz diese tollkühne und bewundernswerte Anlage nachzuverstehen, womit hier ein trutziges Bergtal bezwungen wird, scheinbar so spielend, dass der schlafende Fahrgast überhaupt nicht merkt, wie er in wenigen Minuten insgesamt um 360 Meter gehoben worden ist.

Genau besehen aber ist es alles andere als « spielend »: da gibt es immer wieder Stellen, welche die Ingenieure zur Verzweiflung haben bringen können, wenn plötzlich eine einsame Bergschlucht dazwischenkommt, manchmal mit tatsächlich senkrechten Felswänden, oder wenn es nach Lawinen und Bergrutschen aussieht. Was dann alles an Verbauungen nötig ist, die bisweilen bis auf 2000 Meter Höhe hinaufgestellt sind, und was auf dieser Strecke, die im Tag etwa 110 Züge zu tragen hat, Jahr für Jahr gearbeitet werden muss, um das Menschenwerk gegen die nieversöhnte Natur zu verteidigen, das versetzt den eingeweihten Betrachter in tiefes Staunen: nämlich vor der menschlichen Hartnäckigkeit und Uermüdlichkeit, welche der Erstellung dieser Gotthardbahn und ihrem kostspieligen Unterhalt zugrunde liegen! Man spürt einen riesenhaften Willen,

womit diese in mannigfacher Beziehung hochbedeutende Idee verwirklicht wurde, und ein opferbereites Verantwortungsbewusstsein, womit auf die tausend Gefahren aufgepasst und diese sprichwörtliche Sicherheit errungen wird, die zum Weltruhm des Gotthard beigetragen hat.

Nachdem wir einmal diese meistgenannte Strecke um Wassen zu Fuss zurückgelegt haben, wissen wir unter anderm, dass es tatsächlich keinen Meter gibt, der nicht irgendein Bauwerk erfordert hätte, ja, dann erinnert man sich an jene Flachländer, wo sie ihre Eisenbahnschienen nur so in die Ebene strecken können, wie wir als Buben die Spielwarengeleise einfach auf den Teppich legten, und

begreift auch, dass dort ein Billett vielleicht billiger ist. Aber hier... Ich habe übrigens niemals alle Brücken gesehen, nein, man flitzt nur so vorüber und ahnt nicht, dass soeben ein phantastischer Wildbach überwunden wurde, eine Schlucht, die wohl ausser den Arbeitern und Streckenwärtlern nur noch Gemsjäger sehen — ja, hier reiht sich Tunnel an Brücke, Brücke an Unterführung, Unterführung an Aufböschung, Aufböschung an Tunnel, Tunnel an Felseinschnitt, kurzum: jeder Geleisemeter musste erkämpft werden! Aber über die frechen Aenderungen, die der zielstrebige Mensch dieser granitnen Landschaft hat geben müssen, über den weggesprengten Bergmassen und den aufgetürmten Hängen ist Gras gewachsen, so dass alles



Viel Vergnügen am Ziel, sei es dieses Ascona oder anderswo im weinherrlichen und sonnenvergoldeten Tessin



ganz natürlich und selbstverständlich aussieht, und das ist ja gut so.

Manchmal, wenn man behaglich in seinem Abteil sitzt und durchs Fenster hinaus blickt, wie die wildromantischen Landschaften vorüberziehen und die schöne Windgälle zum Himmel ragt, hören Sie plötzlich ein hohles Geröll. Vorbei! Das ist wieder eine solche Eisenbrücke gewesen, die mit verwegener Wölbung über den Abgrund schwingt, ohne mittlern Stützpeiler, damit im Frühling die Lawinen freien Durchgang haben und die Strecke nicht eingerissen wird, ja, das Reusstal ist bei genauem Hinsehen geradezu eine Ausstellung für Brückenbau!

Wenn man die Riesenlokomotiven sieht, die heutzutage Güterzüge mit 75 Wagen über den Gotthard bringen, zumal die 14achsige und grösste Lokomotive der Welt, so fragt man sich unwillkürlich: woher diese Kraft?

Aus dem Gebirge selbst, das sie überwinden hilft!

Denn die vielen hohen Bergbäche sind es eigentlich, welche die schweren Gotthardzüge ziehen, ausgenützt durch die beiden berühmten und vielbesuchten Kraftwerke in Amsteg und Ritom.

In Röhren, deren Durchmesser eines Mannes Grösse übersteigt, stürzen dann die gesammelten Bergbäche ins Tal und in die Turbinen, welche den Dynamo antreiben und die Naturgewalt verwandeln in leitbare Kraft, die Sie, lieber Fahrgast, wiederum den Berg hinaufschafft und hinüber in die ersehnte Südschweiz!

Max Frisch.

Strassen, Strassen . . .

Strassen! Ein breites, gepflastertes, stundenlanges Band, das darum so solid und steinern gemauert wurde, damit das Auto, dieser flinke, moderne Verkehrswagen, gute Bahn hat. Hier schiessen sie durch, in weiten, sanft geschwungenen Bogen, alle die vielen Renner, die der Zeit den Kampf angesagt haben.

Die Strasse ist heute wieder zu einem Weltweg geworden, darauf viele Zugvögel unter den Menschen ihre Ferienzeit verbringen. Vom Aufgehen bis zum Untergehen der Sonne fegen sie den hellen Wehrsteinen entlang, bringen Strecke um Strecke hinter sich. — Selbst in der Nacht gibt es hier keine Ruhe. Die nächtliche Ueberlandstrasse, das dunkel gewordene Band von Dorf zu Dorf, von Stadt zu Stadt, ist dann helltupfig von Sternen besät. Es sind blinkende Tempo-Tempo-Lichter, die einen tastenden Silberkeil vor sich hertreiben, zuckend und gespenstisch. Er reisst die Strasse aus der Nacht und wirft Silber in alte, eingeschlafene Dorfscheiben.

Strassen! Wie seit Jahrtausenden ziehen Tage und Nächte, Jahreszeiten und Winde drüber hin, die nach Erde, Blumen und Wäldern duften. Wohl sind die Dorf- und Städteknoten an den Strassen schablonisierter geworden, wohl fehlen die Handwerksburschen, wohl dürfen die Wanderer ihre Schuhnägel nur noch am äussersten Rande wetzen — trotzdem ist ein neuer, geheimer Reiz der Strasse entstanden: Die Romantik der Fahrenden! — So ist's!

Phot.: Fröbel, Steiner-Heiniger

