



75 Jahre Gotthardbahn

Autor	Titel	Reihe	Alter
270	Bonjour J.	Wir lesen und zeichnen	Für die Kleinen v. 6 J. an
272	Zürn J.	Der junge Mozart	Biographien v. 12 J. an
274	Reinhart J.	Der Besuch im Himmel und Sahlis Hochwacht	Literarisches v. 12 J. an
280	Strupler E.	Lustige Übungen zu zweit	Sport v. 11 J. an
285	Stemmler C.	Kleine Tierkunde für Tessin- wanderer	Aus der Natur v. 10 J. an
286	Grimm Gebr.	Die weisse Schlange	Für die Kleinen v. 7. J an
298	Steiger A.	Sigismund Rüstig	Zeichnen und Malen v. 7 J. an
316	Zulliger H.	Die Verschwörung der Scherben- fischer von Hirzenbrünnen	Literarisches v. 11 J. an
328	Fischer H.	Es git kei schöners Tierli	Zeichnen und Malen v. 6 J. an
330	v. Faber du Faur I.	Die rote Mütze	Für die Kleinen v. 8 J. an
337	Diverse Autoren	Der Bauernhof	Für die Kleinen v. 8 J. an
338	Aebli F.	Alle Jahre wieder	Spiel und Unterhaltung v. 11 J. an
352	Angst W.	Fräulein, bitte San Francisco...	Technik und Verkehr v. 12 J. an
354	Donauer F.	Der Silberbarren	Geschichte v. 12 J. an
355	Melville/Gut	Der Weisse Wal	Literarisches v. 14 J. an
358	Bracher H.	Brot und Zirkusspiele	Geschichte v. 14 J. an
367	Tetzner L.	Anselmo	Literarisches v. 10 J. an
369	Aebli F.	Meine eigene SBB	Spiel und Unterhaltung v. 10 J. an
371	Aebli F.	Allerlei Handwerker	Zeichnen und Malen v. 7 J. an
372	von Goltz G.	Recht auf Vergnügen	Literarisches v. 14 J. an
373	Aebli F.	Kampf dem Hunger	Gegenseitiges Helfen v. 12 J. an
385	Aebli F.	Alle lachten	Gegenseitiges Helfen v. 10 J. an
386	Gardi R.	Bergvolk der Wüste	Reisen und Abenteuer v. 12 J. an
389	Fischer H.	Im Zoo	Zeichnen und Malen v. 6 J. an
390	Loosli M.	Vitamine	Aus der Natur v. 12 J. an
400	Aebli F.	Das Lied der Freiheit	Gegenseitiges Helfen v. 12 J. an
408	Heizmann A.	Überfall am Hauenstein	Geschichte v. 12 J. an
410	Flach J.	Wir bauen ein Marionettentheater	Jugendbühne v. 12 J. an
414	Bosshart J.	Schaniggel	Literarisches v. 12 J. an
440	Erismann P.	Gefiedertes Volk	Aus der Natur v. 10 J. an
446	Müller/Suter	Sagen aus Baselland	Literarisches v. 10 J. an
447	Federer H.	Erzählungen	Literarisches v. 14 J. an
448	Aebli F.	Mit und ohne Draht, eine Botschaft naht	Technik und Verkehr v. 11 J. an
449	Oswald S.	Henri Dunant	Biographien v. 12 J. an
450	Aebli F.	Karl erlebt schwarze Wunder	Technik und Verkehr v. 11 J. an
462	Schedler/Kuen	Der Schmied von Göschenen	Geschichte v. 11 J. an
463	Pfenninger H.	Heimat, liebe Heimat!	Gegenseitiges Helfen v. 12 J. an
467	v. Faber du Faur I.	Die grosse Reise	Für die Kleinen v. 8 J. an
469	Schaeffer H.	Frohes Welschlandjahr	Berufsberatung v. 13 J. an
		Erwerbsleben	
470	Strehler H.	Die Schwarze Kunst	Technik und Verkehr v. 13 J. an
488	Kasser/Roshardt	Mein Tiergarten	Zeichnen und Malen v. 6 J. an
489	Gardi R.	Fische, die ertrinken	Reisen und Abenteuer v. 11 J. an
500	Eggenberg P.	Jeremias Gotthelf. Aus seinem Leben, Wirken und Kämpfen	Biographien v. 13 J. an
510	Rosegger/ Schmitthenner	Als ich Christtagsfreude holen ging	Literarisches v. 12 J. an
511	Klingler A.	D Gwunderchischte und vier anderi Chascherstück	Jugendbühne v. 10 J. an

A 22, 21

c
4

75 Jahre Gotthardbahn

Ernst Schenker
Umschlagbild Hans Schoellhorn
Fotos: Fotodienst SBB

Nr. 620



Schweizerisches Jugendschriftenwerk
Zürich



Fast jedes Schweizer Kind kennt diese Ortschaft, denn dort beginnen oder enden so viele abwechslungsreiche Schulreisen auf dem grünblauen Urner See. An seinen Gestaden liegen auch das Rütli und die Telskapelle. Viele Bewohner Flüelens verdienten durch den Gotthardverkehr ihren Lebensunterhalt. In Luzern regelte ein Schiffsmeister den Weitertransport der Waren über den See, und in Flüelen wurden sie in eine sogenannte Sust eingeladen, die schon nach 1300 genannt wird. Grosse Ruderschiffe, Nauen genannt, beförderten während Jahrhunderten Waren über den See. Am 20. September 1836 erschien ihr erster Konkurrent. Der erste Dampfer «Stadt Luzern» durchpflügte die Fluten des Urner Sees (rechts im Bilde; im Hintergrund der Bristen).



1957 / G 5647

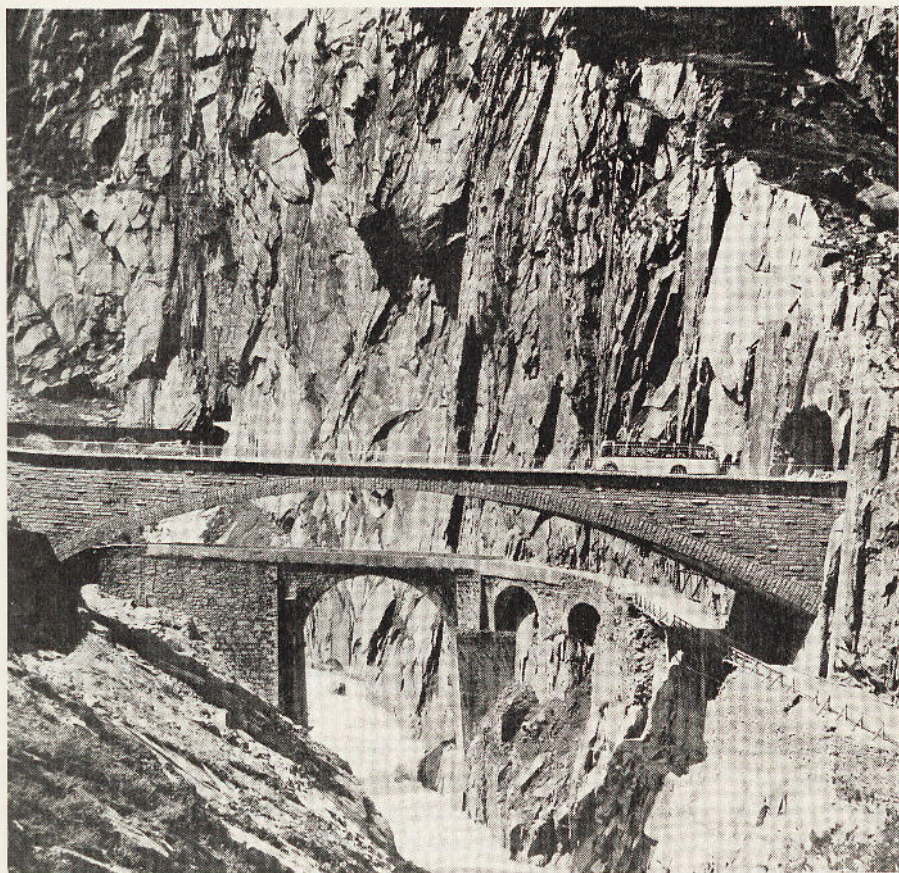


So sah ein richtiges Gotthardhaus aus: unten massiver Steinbau und oben wettergebräuntes Bergholz. Es war ein Wirtshaus, eine Ruhestätte, vielleicht auch ein Zufluchtsort bei einbrechender Nacht für die müden Gotthardpilger. Mittellose Reisende wurden schon früh auf ihrer Gotthard-Wanderung mit Unterstützung der Regierung in Herbergen verpflegt. Neben dem Lazarit-Kloster in Seedorf konnten die Wanderer auch in Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Silenen, Wassen, Andermatt, auf dem Gotthardpass und in Airolo auf Unterkunft rechnen. Beschaulich, aber oft auch mühsam, muss das Reisen auf dem Rücken eines Pferdes oder Maultieres sogar bei schönem Wetter gewesen sein. Aber wehe dem Reisenden, der unterwegs, fern jeder menschlichen Behausung, vom Unwetter der Berge überrascht wurde.

Nicht zu verwechseln mit einer solchen Herberge oder einem «Spittel» sind die sogenannten «Susten»; das sind Stapelplätze, wo die Waren vor ihrem Weitertransport durch eine Säumer-Genossenschaft gelagert werden mussten. Diese regelten schon sehr früh den Verkehr über den Gotthard. Zwischen Uri und Livinen bestand bereits 1315 ein Vertrag, laut dem die Kaufleute gegen Entgelt (sogenannte «Furleite») durchsäumen durften.



Sowohl auf der Nord- wie auf der Südseite des Gotthards erstellten die Menschen schon im frühen Mittelalter gangbare Wege. Bald schlängelte sich der uralte Gotthardpfad, heute stellenweise noch sichtbar, hoch hinauf in die Steinhalden, bald führte er wieder in die Talsohle hinab. Aber im Herzen der Alpen, in der mit unbändigem Tosen zu Tale stiebender Wassermassen erfüllten Schöllenenschlucht, geboten die Berggeister Halt. Es wird vermutet, dass die Schlucht auf Umwegen bezwungen wurde. Der Saumweg wich dieser lawinen- und steinschlagberüchtigten Kluft aus. Aber einmal erzwang der Mensch sich den Durchgang. Er baute eine Brücke. Wann – wissen wir nicht. Auch die Erbauer sind unbekannt. Früher vermutete man die Römer als kühne Bezwinger. Sie bauten damals Brücken mit Mörtel, dessen Farbe von zerschlagenen roten Ziegelsteinen herrührte. Aber die Untersuchung der Fundamente der ältesten Brücke brachte leider keine endgültige Abklärung. Furchtsamen Reisenden muss die «Begehung» dieser Brücke Herzklopfen verursacht haben, denn sie soll nur 1,5 bis 1,8 m breit gewesen sein und dazu noch ohne Seitengeländer. Auch ihr berühmter Name liegt im Dunkel der Geschichte. Eine Sage berichtet, dass Urner ihr Vieh über die neu erbaute Brücke treiben wollten; da soll der Teufel erschienen sein und als Brückenzoll die erste Seele verlangt haben. Jetzt jagten die Bergler



einen Schafbock zuerst hinüber, und der erzürnte Teufel soll mit Rauch und Gestank verschwunden sein! Nüchterne Forschungen wollen den Namen mit einem damals im Urnerland verbreiteten Geschlecht «Teufel» in Verbindung bringen. Heute ist von dieser Brücke nichts mehr zu sehen. Im Jahre 1595 wird ein Steinbau erwähnt, der 1888 zusammenstürzte. Dann entstand die im Bild sichtbare untere Brücke. Aber seit zwei Jahren träumt auch sie hinüber in eine ruhmvolle Vergangenheit. Dicht darüber wölbt sich in kühnem Bogen die neue Teufelsbrücke. Noch immer zischen und schäumen die Wasser hinab in die grausige Tiefe, noch immer stehen Reisende ergriffen still, aber die Berggeister sind bezwungen. Die Motoren zahlloser Autos dröhnen in dieser engen Schlucht. Ihre Insassen wollen so rasch wie möglich hinab in den sonnigen Süden.

«Gotthardpost im Winter»



nannte der Künstler Hans Bachmann sein Gemälde. Es zeigt den Kampf des Menschen mit dem Bergwinter. Ein kleines, kräftiges Pferd zieht den Schlitten mit dem vermumten Mann und den zwei Passagieren durch einen wütenden Schneesturm auf schmalem, kaum gepfadetem Weg den Steilhang entlang. Solche Reisen wurden sicher nicht zum Vergnügen unternommen! Wir verstehen die Angst eines Friedrich II. von Hohenstaufen, als er im Jahre 1212 auszog, seinen Gegenkönig Otto den Welfen zu bekämpfen. Zum Umweg über Chur gezwungen, rief er aus: «Wer mir den Bätzberg drüben überwinden könnte, der verrichtete Grösseres als der grösste Feldherr, er schlug eine Brücke zwischen zwei Welten. In fünf Tagen von Mailand nach Basel! Wer mir das ermöglichte, der könnte von mir alles verlangen!»



Uralt muss der Ort in dieser rauhen Bergwildnis sein, eingebettet in einem weiten Hochtal an der Wegtrennung Gotthard, Furka, Rätien. Sein noch heute weithin sichtbares Merkmal, prachtvoll auf einem Felsen gelegen, ist die sagenumspinnene Turmruine. Hier war der Sitz der Edlen von Hospenthal. Der Name der Ortschaft wird vom lateinischen Hospitaculum abgeleitet und weist auf römischen Ursprung hin. Die Siedlung verdankt ihr Entstehen und ihre Bedeutung dem Verkehr über den Gotthard und bildete vermutlich schon sehr früh eine willkommene Rast- und Zufluchtsstätte für die Wanderer in dieser weltfernen Berggegend. In der Kapelle des heiligen Karl erinnert noch heute eine sinnige Inschrift an diese Wegtrennung:

«Hier trennt der Weg,
O Freund, wo gehst du hin?
Willst du zum ew'gen Rom
hinunterziehn,

Hinab zum heiligen Köln,
Zum deutschen Rhein,
Nach Westen weit ins
Frankenland hinein?»



Der Erbauer des Gotthardtunnels, geboren 26. Januar 1826 in Chêne-Bourg bei Genf, war der Sohn eines Zimmermanns. Hält er vielleicht den Plan des Gotthardtunnels in seiner Hand? Wir wissen es nicht. Leider hat die Geschichte gezeigt, dass Louis Favre, trotz seinen hohen fachlichen Qualitäten, für seine Arbeiter nicht immer das nötige Verständnis besass. Die Lebensverhältnisse in Göschenen und Airolo liessen manches zu wünschen übrig.

Die Natur gab Louis Favre überdurchschnittliche Lernbegier und Willenskraft. Nach seinen Wanderjahren fand er bei verschiedenen Bahnunternehmungen Arbeit, besonders beim Tunnelbau. Er versprach, den Gotthardtunnel in acht Jahren zu bauen. Aber er musste mit nicht vorhersehbaren Schwierigkeiten aller Art kämpfen. Auch standen nur unvollkommene Bohrmaschinen zur Verfügung.

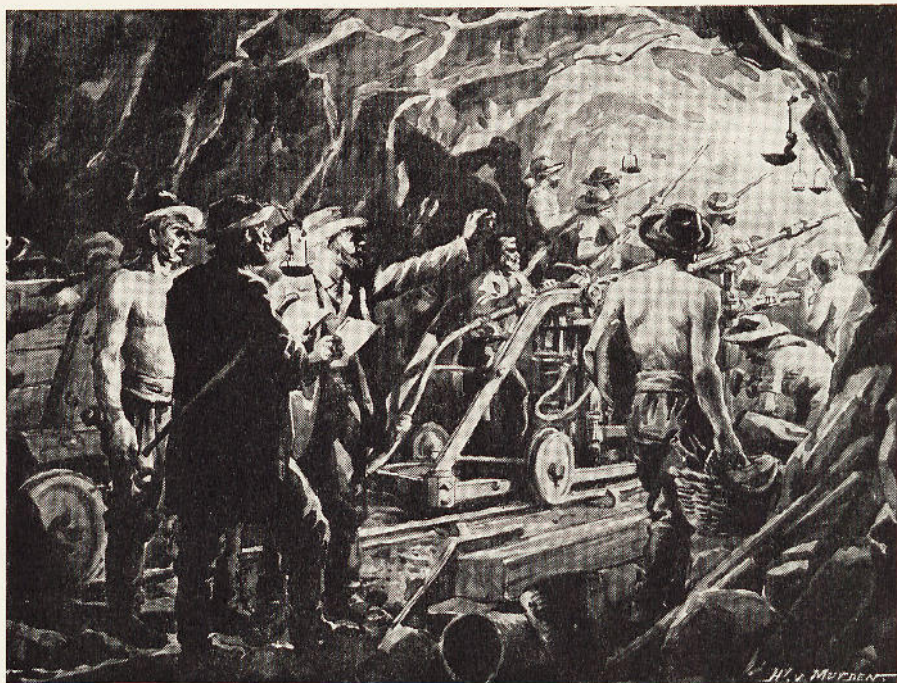
Am Samstag, den 19. Juli 1879, fuhr Louis Favre morgens 7 Uhr von Göschenen her in den im Bau befindlichen Tunnel ein und besichtigte den Fortgang der Bohrungen. Auf der Rückwanderung musste er sich, von heftigen Schmerzen ergriffen, im Tunnel auf einen Stein setzen und brach kurz darauf infolge innerer Verblutung tot zusammen. Er verlor sein Vermögen und das Leben im Dienste des Gotthardtunnels. Denn die von ihm in Aussicht genommene Durchtunnelung innert acht Jahren konnte nicht innegehalten werden. Erst ein halbes Jahr nach seinem Tode, am 29. Februar 1880, erfolgte der Durchschlag.

Ein anderer Mann, der sich immer und immer wieder für den Bau der Gotthardbahn einsetzte, war Dr. Alfred Escher aus Zürich, geboren am 20. Februar 1819, dem das Schweizervolk dank seinen seltenen Gaben zahlreiche öffentliche Ämter anvertraute. Er war Privatdozent an der Universität Zürich, Staatsschreiber, Grossrat, Verwaltungspräsident der Nordostbahn-Gesellschaft und Nationalrat. Er erlebte den Durchschlag des Tunnels; aber an den Eröffnungsfeierlichkeiten konnte er trotz Einladung durch den Schweizerischen Bundesrat nicht mehr teilnehmen; seine Gesundheit war gebrochen. Er starb am 6. Dezember 1882.

Lawinenniedergang bei Wassen

Die Durchtunnelung eines grösseren Gebirgsmassivs stellte die Fachleute um 1870 nicht mehr vor undurchführbare Probleme. Denn 1854 war der Semmering eröffnet worden, 1867 der Brenner und 1871 der Mont Cenis. Aber die Angst des Menschen vor dem Gotthard war gross. Liess man hier nicht die Berggeister in der Schöllenen wieder aufleben? Verband sich der Berg nicht mit den unheimlichen, neuen Mächten? Ingenieure warnten vor schlechtem oder zu hartem Fels, vor allfälligen Wassereinbrüchen und abnorm hohen Gesteinstemperaturen. Schon die nördliche Zufahrt, die eigentliche Bergstrecke zwischen Erstfeld und Göschenen, war besonders im Winter vielen Gefahren ausgesetzt. Hier oben herrschten monatelang Nebel, grausige Kälte und todbringende Lawinengefahr. Am 15. Februar 1888 zeigte die Temperatur im Reusstal drei Grad über Null; die gewaltigen Schneemassen setzten sich in Bewegung. Lawinen zerstörten Bannwald und Viehställe. Sie brausten über das Dorf Wassen hinweg. Während acht Minuten herrschte fast völlige Dunkelheit. Zweimal drang am gleichen Tag der Weisse Tod ins Tal. Der Luftdruck presste Lawinschnee in eine Galerie hinein und begrub Arbeiter. Fünf Mann konnten lebend geborgen werden, ein Mann war tot. Der Zeichner zeigt die von Schneemassen umtobte Kirche von Wassen und im Vordergrund flüchtende Mineure.





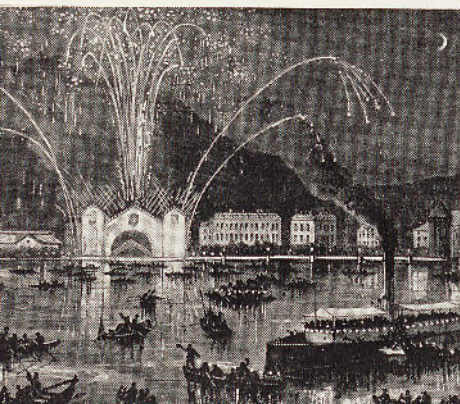
Endlich war es soweit! Der Tunnelbau konnte auf der Nord- und Südseite beginnen, der Kampf mit dem Urgestein! Am 13. September 1872 begannen die Arbeiten der Durchbohrung des Berges auf der Südseite bei Airolo und am 9. Oktober des gleichen Jahres auf der Nordseite. Für die Absteckung der Tunnelachse errichtete man in Airolo auf dem rechten Tessinufer ein Observatorium. In Göschenen wurde ähnlich vorgegangen. Von diesen Observatorien aus konnten dann dem Unternehmer jeweils die erforderlichen Angaben zur Bezeichnung der Tunnelachse übermittelt werden.

Es dürfte bei der Arbeit an der vordersten Stelle, der Stollenbrust, wie der Fachausdruck lautet, nicht so hell gewesen sein, wie dies der Zeichner auf dem Bilde darstellte, denn die kleinen Öllämpchen vermochten den Staub und Qualm, der während der Arbeit erzeugt wurde, kaum zu durchdringen, doch bekommt der Betrachter ungefähr einen Eindruck dieser mühseligen Mineurarbeit. Im Vordergrund hält ein Arbeiter eine Öllampe hoch, damit die beiden Ingenieure den Fortgang der Bohrung feststellen können. Halbnackt arbeiten die Männer in dieser schwülen Hitze.



Im Jahre 1879 stand in allen Zeitungen der Welt, dass die Männer im Gotthard, 1700 m unter der Erdoberfläche, sich immer näherrückten. Ende Dezember vernahm man im Göschener Stollenvorort zum erstenmal die Sprengschüsse von Airolo, trotzdem das dazwischenliegende Gebirgsmassiv noch 415 m dick war. Die Spannung auf den Augenblick des Durchschlages wuchs von Stunde zu Stunde. Im Berg arbeitete die Belegschaft fieberhaft. Immer und immer wieder frass sich der Bohrer in den harten Fels. Plötzlich, mit einem Ruck, drang von der Südseite ein heisses langes Bohreisen durch die Felsplatten. Erschrocken wichen die Mineure einen Augenblick zurück, und dann hielten sie laut jubelnd den heissen Bohrer in ihren schmutzigen, zerfurchten Händen: «Der Tunnel ist durchgeschlagen!» Die Arbeiter überlegen: Wem gebührt die Ehre, als erster diesen für die Welt so wichtigen Durchgang zu durchschreiten? Sicher dem Meister Louis Favre. Doch er ist tot. Nun reichen die Arbeiter der Südseite in einer Blechkapsel ihren Kollegen auf der Nordseite das Bild ihres Unternehmers durch das enge Felsenloch.

Der Durchschlag erfolgte am 29. Februar 1880, um 11 Uhr 15 morgens. 33 cm seitlich und 5 cm in der Höhe betrug die Abweichungen, ein für den damaligen Stand der Technik wahrhaft einzigartiges Ergebnis. Unmittelbar nach dem Durchschlag setzte ein starker Luftzug von Nord nach Süd ein.



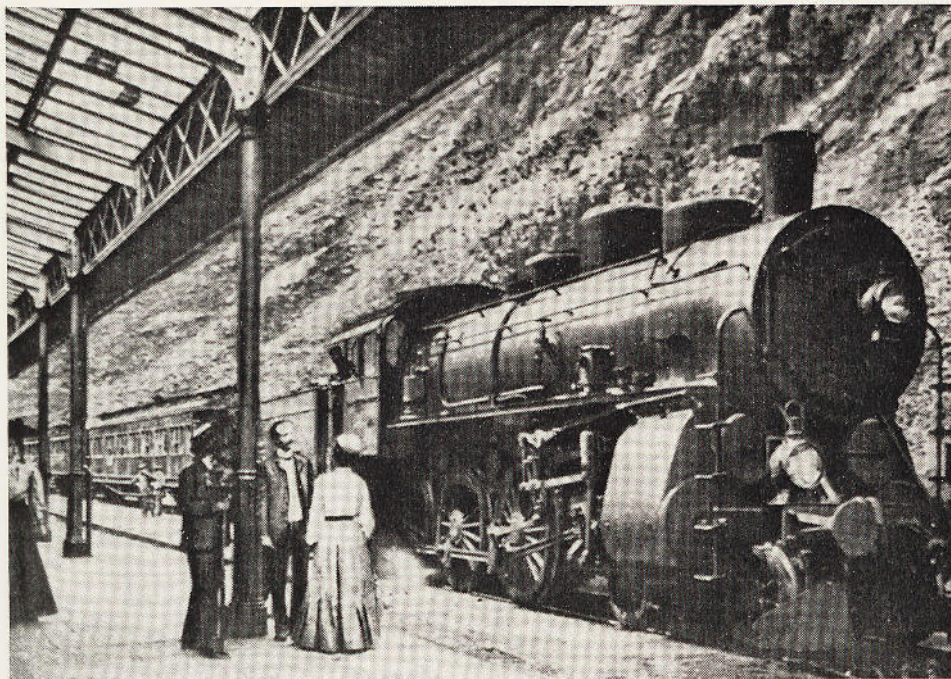
Nicht nur die Arbeiter und Ingenieure, sondern auch Menschen jenseits der Grenze gärten über diese gewaltige Leistung in einen Freudentaumel. Ausländische Regierungen und gekrönte Häupter gratulierten; der schweizerische Bundespräsident Welti teilte dem Deutschen Kaiser Wilhelm I. und dem König von Italien am 29. Februar 1880 in einer Depesche mit:

«Der unterzeichnete Bundespräsident der Schweizerischen Eidgenossenschaft hat die Ehre, Sr. Majestät, dem Kaiser von Deutschland, zu melden, dass der Gotthardtunnel soeben durchbrochen worden ist.»

Antwortdepesche Kaiser Wilhelms I., nachmittags 4 Uhr 10 Minuten:

«Dem Schweizerischen Bundesrat zuhanden des Herrn Welti in Bern. Indem ich dem Bundesrat für die erfreuliche Mitteilung der Handreichung der sich vollkommen richtig begegnet habenden Endpunkte des Tunnels meinen aufrichtigen Dank ausspreche, füge ich meinen wahrhaften Glückwunsch zu diesem welthistorischen Ereignis hinzu. Diese bedeutende Nachricht erreichte mich, als die Kaiserin Königin und ich in einer kleinen Gesellschaft die Frage erörterten, ob auch gewiss am 1. März, wie man hoffte, jene Begegnung erfolgen würde. Der Jubel war um so grösser, als ich das bereits erreichte Ziel verlesen konnte. Ausdauer und Beharrlichkeit sind gekrönt worden. Wilhelm, Imp. Rex.»

Am 1. Januar 1882 wurden bereits die Postsachen durch den provisorisch einspurig betriebenen Tunnel befördert. Die Einweihungsfeierlichkeiten in Luzern und Mailand dauerten vom 23. bis 26. Mai 1882, und am 1. Juni des gleichen Jahres nahm die Gotthardbahn den Betrieb auf. In Luzern fanden zum Feste grossartige Feuerwerke statt. Freudig begrüsst die Göschener den ersten Zug, der am 25. Mai 1882 von Mailand kam und in Göschenen einen Aufenthalt machte.



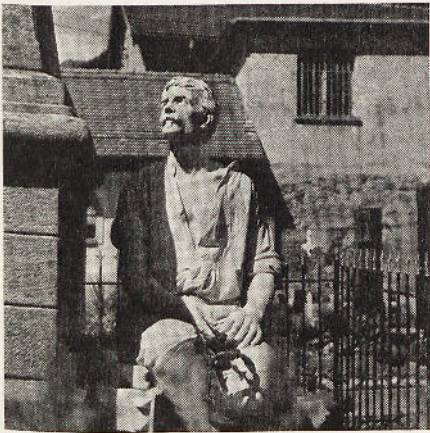
Diese stolze Schnellzugslokomotive A3/5 hielt in Göschenen zu Beginn dieses Jahrhunderts. Damen im Reifrock, mit wallenden Hüten und Männer mit hohen Stehkragen und steifem Sommerhut plaudern während des langen Aufenthaltes auf dem Perron. Ein Bild versunkener Reiseromantik, denn damals hatte man ja noch Zeit, damals hallte noch kein Lautsprecher dreisprachig: «Göschenen, drei Minuten Aufenthalt!»

Die Männer, die mit der Durchbohrung des Gotthardtunnels eine Zunahme des Verkehrs zwischen Nord- und Südeuropa erhofften, täuschten sich nicht. Schon seit dem Bau der Teufelsbrücke und später mit dem Durchschlag des Urner Loches waren zwei gefährliche Haupthindernisse für die Passgänger bezwungen worden. Der Säumerverkehr nahm ständig zu. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn zog ein nie mehr abreisender Strom an Menschen und Gütern durch den Berg. In 7 Stunden und 25 Minuten rollten im Jahre 1882 die ersten Gotthardschnellzüge von Luzern nach Chiasso. 9 Stunden und 40 Minuten brauchte der Schnellzug zwei Jahre später von Basel bis Chiasso und nur noch 7 Stunden und 11 Minuten im Jahre 1903. Heute wird diese Strecke in 4 Stunden und 42 Minuten zurückgelegt.

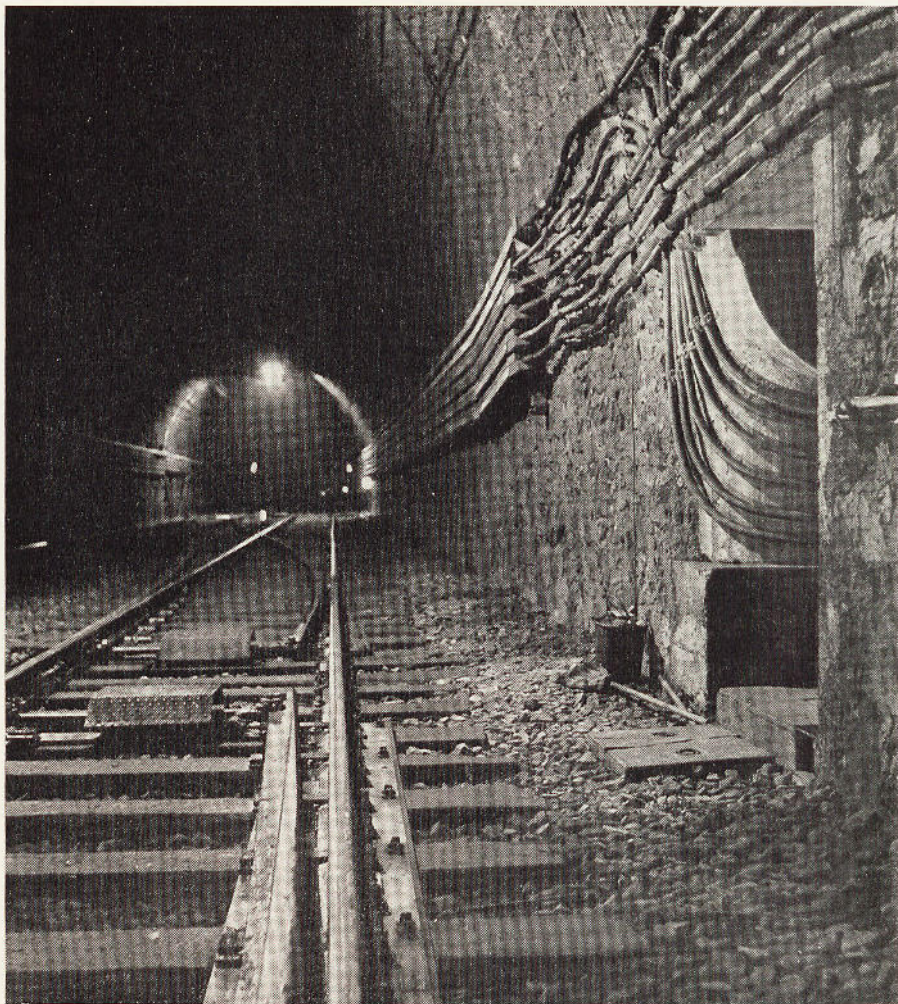


TRAFORO DEL GOTTARDO
MDCCCLXXII - MDCCCLXXXII

Warme Tessiner Sonne huscht über die kraftvoll geformten Gestalten der Gedenktafel «Traforo del Gottardo», von Vincenzo Vela, in Airolo. Ein erschütterndes Mahnmal an die Helden der Arbeit, die fern ihrer Heimat hier oben ihr Leben lassen mussten. Aufmerksame Reisende können das metallene Gedenkrelief erblicken, wenn der Zug durch die Station Airolo fährt.



Abseits vom Verkehr, auf dem stillen Bergfriedhof von Göschenen, steht ein anderes Denkmal in blendend weissem Marmor: Louis Favre, gestorben im Dienste des Tunnels. Zu seinen Füßen kauert ein Mineur in Arbeitskleidung. So hatten die Männer im Tunnel bei 30 bis 33 Grad Wärme gearbeitet, so dürften sie ihren obersten Führer angeschaut haben, wenn er den Fortschritt der Arbeiten prüfte.



Der Gotthardtunnel dient nicht nur dem Zugsverkehr. Die Tunnelröhre birgt gleichzeitig zahlreiche Kabel für die verschiedensten Zwecke der SBB: Fernmeldekabel, solche für Sicherungsanlagen der Bahn, Hochspannungskabel für die Fahrleitung, Starkstromkabel für die Beleuchtung. Aber auch die Stränge der Eidgenössischen Postverwaltung für Telephonleitungen liegen hier. Ferngespräche zwischen Nord- und Südeuropa finden ihren kürzesten Weg durch den Tunnel.

In der Tunnelmitte ist eine automatische Signalstation eingebaut, damit sich die Züge zwischen den Stationen Göschenen und Airolo rascher folgen können und auch Einspur angeordnet werden kann. Mitten im Tunnel ist zwischen den zwei Geleisen eine Weiche eingebaut, damit die Züge im Bedarfsfall von einem Geleise auf das andere hinüberfahren können.

Auf der Gotthardpasshöhe

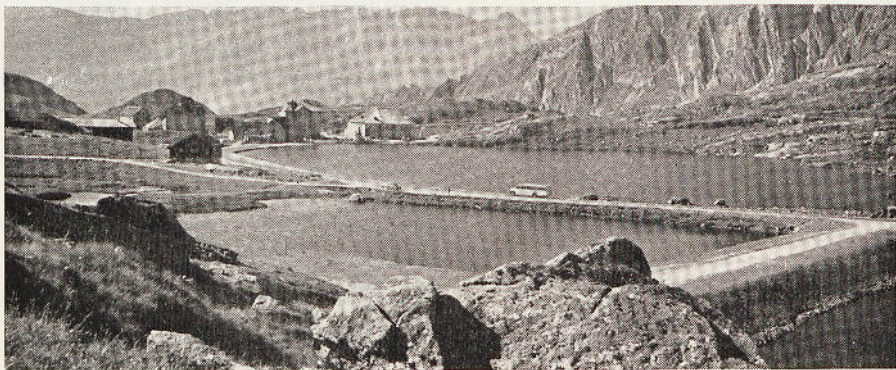
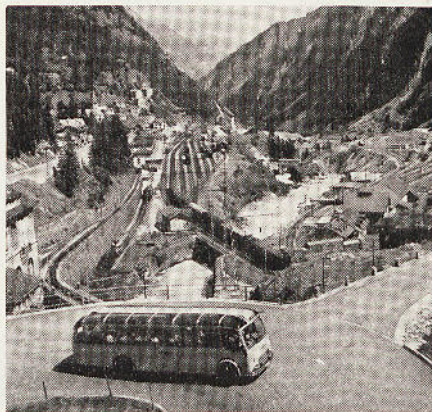
Schwarzer Moorboden und bei bedecktem Himmel düstere Seen bilden das letzte Wegstück der Gotthardwanderer kurz vor der Passhöhe. Die Bergkuppen der Umgebung sind nackte Felskuppen. Im Frühling wagen sich die ersten Skifahrer in diese Gegend.

Auf dem Berge, schon 1230 nach seinem Schutzpatron, dem heiligen Gotthard (Godehardus), dem nachmaligen Bischof von Hildesheim benannt, wurde durch den Mailänder Bischof Gadinus das erste dauernde Hospiz errichtet. Es erlebte im Laufe der Jahrhunderte die ganze wechselvolle Geschichte des Gotthardpasses. Lawinen rissen die Gebäulichkeiten weg, herrisches Kriegsvolk wütete mit Raub und Brand, aber immer wieder entstand aus den Ruinen neues Leben, um dem Wanderer in dieser wilden Gegend Unterkunft zu bieten. Von 1685 bis 1799 und 1837 bis 1841 sorgten Kapuziner für die einkehrenden Wanderer. Die heutigen massiven Steinbauten stammen aus dem letzten Jahrhundert.

Heute wimmelt es während zwei bis drei Monaten auf dieser uralten Wasserscheide Europas von Fremden, die in ihren Automobilen die weltbekannte Passhöhe besuchen.

Das Postauto oberhalb Göschenen

Mit einem Blick erkennt der Beschauer den heutigen Bahnhof Göschenen mit einem in den Tunnel einfahrenden Schnellzug. Links schlängelt sich das Geleise der Schöllenenbahn hinauf nach Andermatt, und im Vordergrund fährt ein neuer, eleganter Wagen der Eidgenössischen Postverwaltung. Wie freuen sich die Mitfahrer, dass sie heute so mühelos die Passhöhe erreichen können. In kurzer Zeit gelangen sie dann von Airolo in südliche Landschaften, die alle Nordländer staunend bewundern. Tief unten im Berg donnern die Züge der Gotthardbahn Tag und Nacht ihren fernen Zielen entgegen. In 10 bis 12 Minuten bezwingt die Bahn den Berg; in dieser kurzen Zeit erreicht der Mensch aus dem Norden den Zugang zur südlichen Wärme.

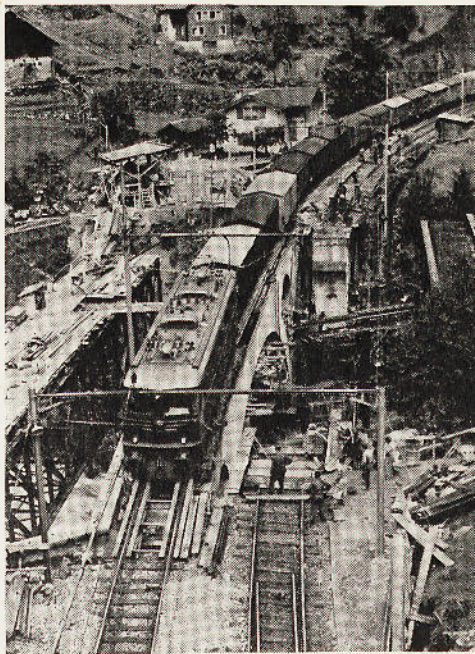




Die Gotthardstrecke ist eine der meist befahrenen Linien der SBB. 1938 fuhren täglich durchschnittlich 67 Züge auf dieser Bergstrecke, 1954 waren es 125. An Spizentagen steigt die Zahl sogar auf über 170 Züge. Auch die zahlreichen Kurven und die Notwendigkeit, die Züge auf der Talfahrt zu bremsen, beanspruchen die Schienenstränge sehr stark. Ihre Auswechslung wird wenn möglich tagsüber vorgenommen. Die Arbeiten müssen nach einem auf die Minute festgelegten Plan ausgeführt werden.

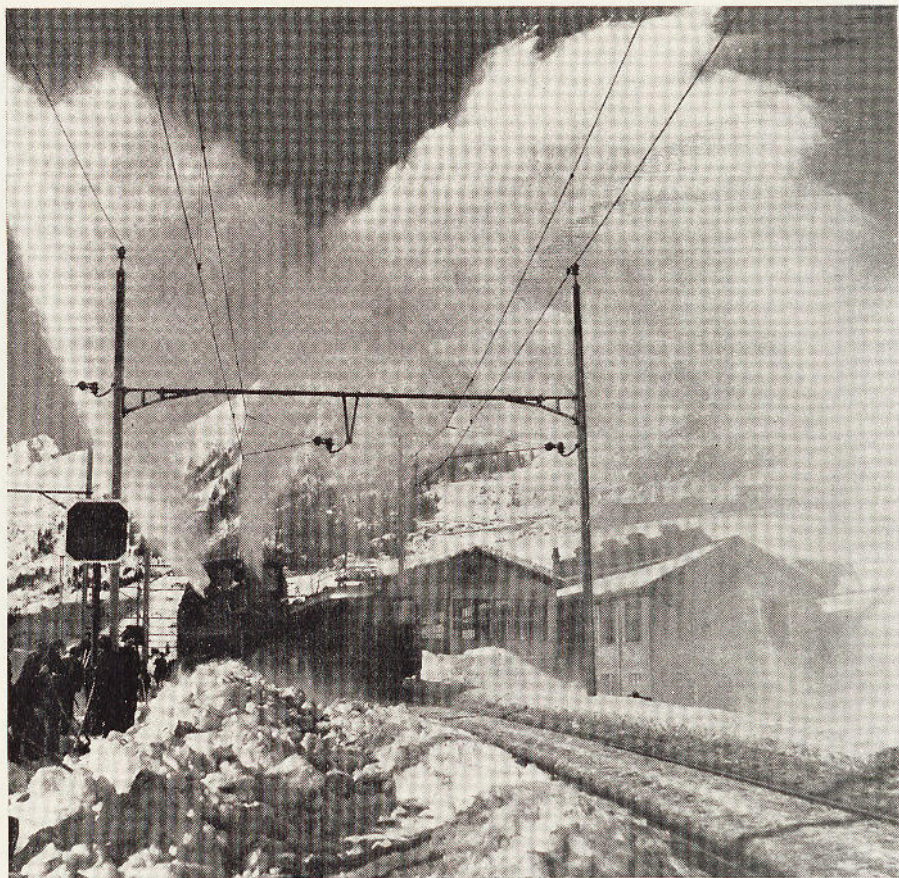
Umbau der oberen Wattingerbrücke

Die Gotthardbahn ist eine Gebirgsbahn. Bei der Planung der Linienführung musste den steinschlag- und lawinengefährdeten Hängen womöglich ausgewichen werden. Der Schienenstrang wurde in die Talsohle oder mit Kehrtunnels in den Berg hinein verlegt. Immer wieder müssen Schluchten überquert werden. Beim Bau der Gotthardlinie entstanden die Brücken in Eisenkonstruktion. Doch das Eisen rostet und muss ersetzt werden. Dazu wurden im Laufe der Jahrzehnte die Lokomotiven immer schwerer, die Züge immer länger, die Geschwindigkeit immer grösser und die Zugfolge dichter. Damit wuchs die Belastung dieser Brücken. Auf dem Bilde sehen wir die obere Wattingerbrücke bei Wassen im Umbau. Eigentlich sind es drei Brücken. Links aussen die alte weggeschobene Eisenbrücke für die bergwärts fahrenden Züge, in der Mitte die neue Betonbrücke. Soeben

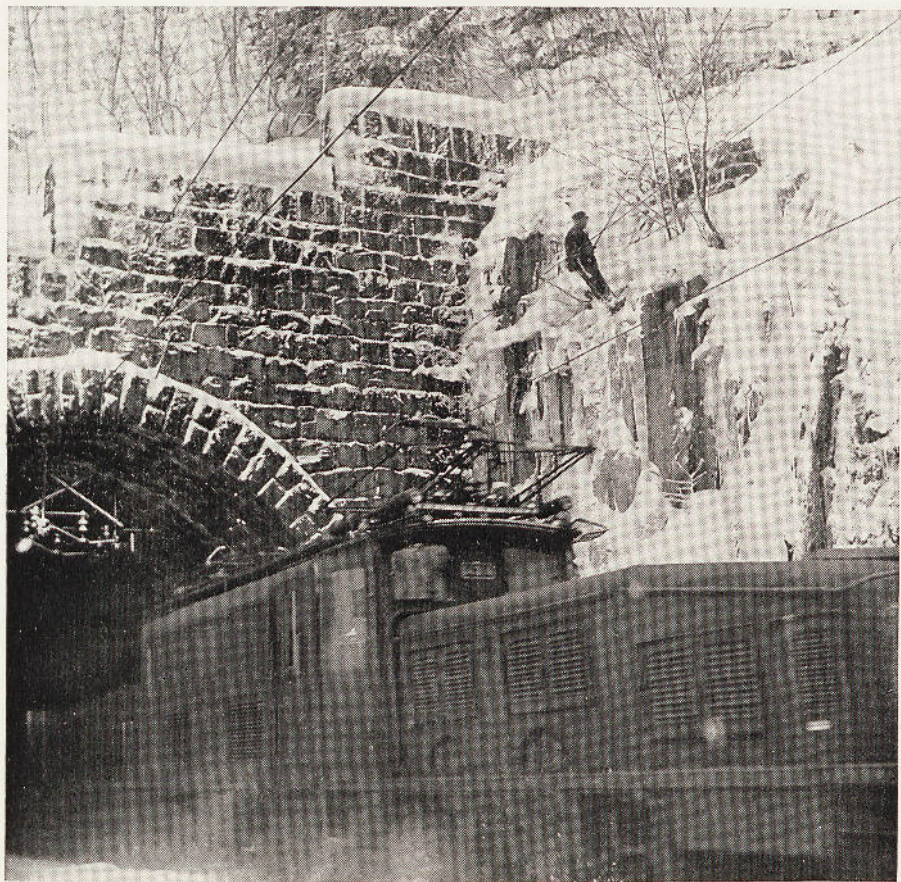


fährt ein Lebensmittelzug mit verlangsamter Geschwindigkeit talwärts darüber. Er fährt auf dem falschen Geleise, denn er müsste ja links fahren. Aber dort gähnt noch ein Loch. Dieser Brückenteil ist, wie der Fachausdruck lautet, ausgeschoben worden, bereit zum Abtransport. Wir sehen diese Eisenbrücke rechts aussen halb verdeckt. Brückenumbau braucht wetterfeste und schwindelfreie Männer. Sie dürfen keine überstürzte Arbeit verrichten, denn tief unten rauscht die wilde Reuss. Ein Arbeiter schneidet Stück für Stück einer dicken Stahlplatte der alten Eisenbrücke durch. Wie ein Messer durch Karton frisst sich die Flamme durch den Stahl.

Die Schneeschleuder in Tätigkeit

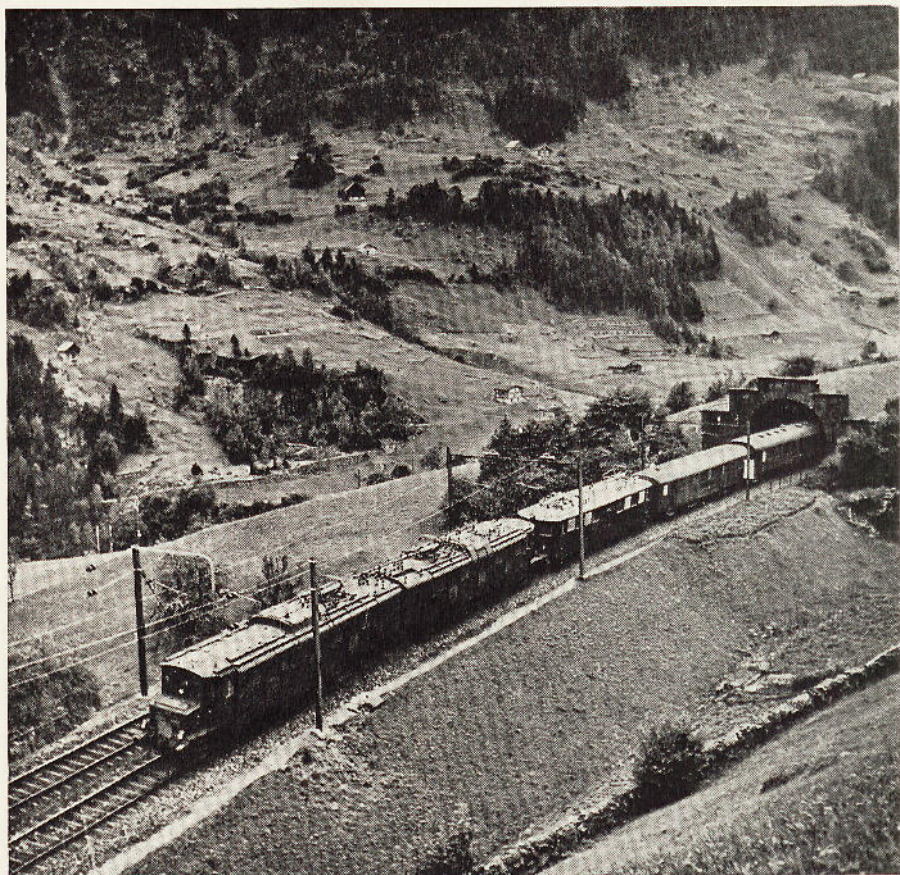


Wenn menschliche Kräfte nicht mehr genügen, um die grossen Schneemengen vom Geleise wegzuräumen, tritt die allzeit bereite Gotthardschneeschleuder in Tätigkeit. In kurzer Zeit legt sie den Schienenstrang wieder frei, damit die Züge fahrplanmässig auf den Bahnhöfen eintreffen und die Reisenden überhaupt nicht auf den Gedanken kommen, dass bei der Eisenbahn auch Schwierigkeiten eintreten können.



Wenn der Bergwind pfeift und die Schneeflocken alles einhüllen, wenn nachher die Wärme hereinbricht und wieder Kälte kommt, bilden sich an den Felswänden oberhalb der Linie seltsam geformte Eiszapfen; sie müssen durch besonders geschulte Eisenbahner, die sich oberhalb der Felswände am gesicherten Seil herablassen, losgepickelt werden, damit sie nicht plötzlich auf den Fahrdrabt fallen oder durchfahrende Züge gefährden. Unten steht vorschriftsgemäss ein Eisenbahner und kündigt das Herannahen der Züge mit grellem Hornsignal an. Dann muss der Arbeiter in seinem luftigen Seilsitz seine Tätigkeit unterbrechen, bis der letzte Wagen unter ihm durchgefahren ist. Auf dem Bilde sieht man einen solchen Pickler in der Nähe von Wassen an der Arbeit.

Ein Gotthardschnellzug bei Wassen

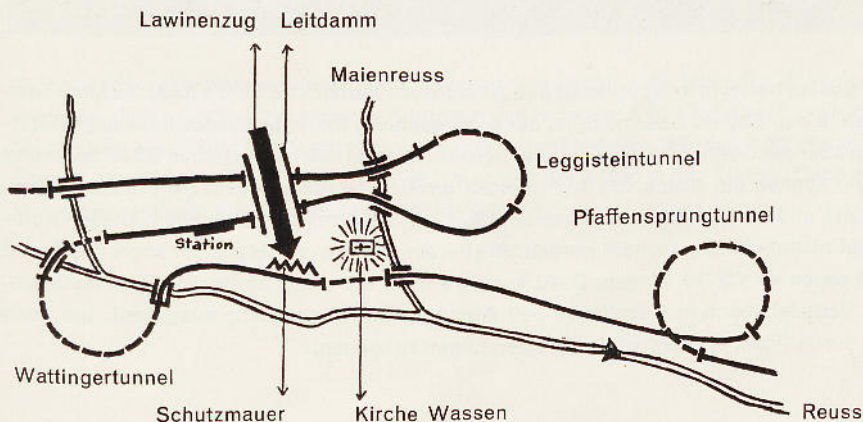


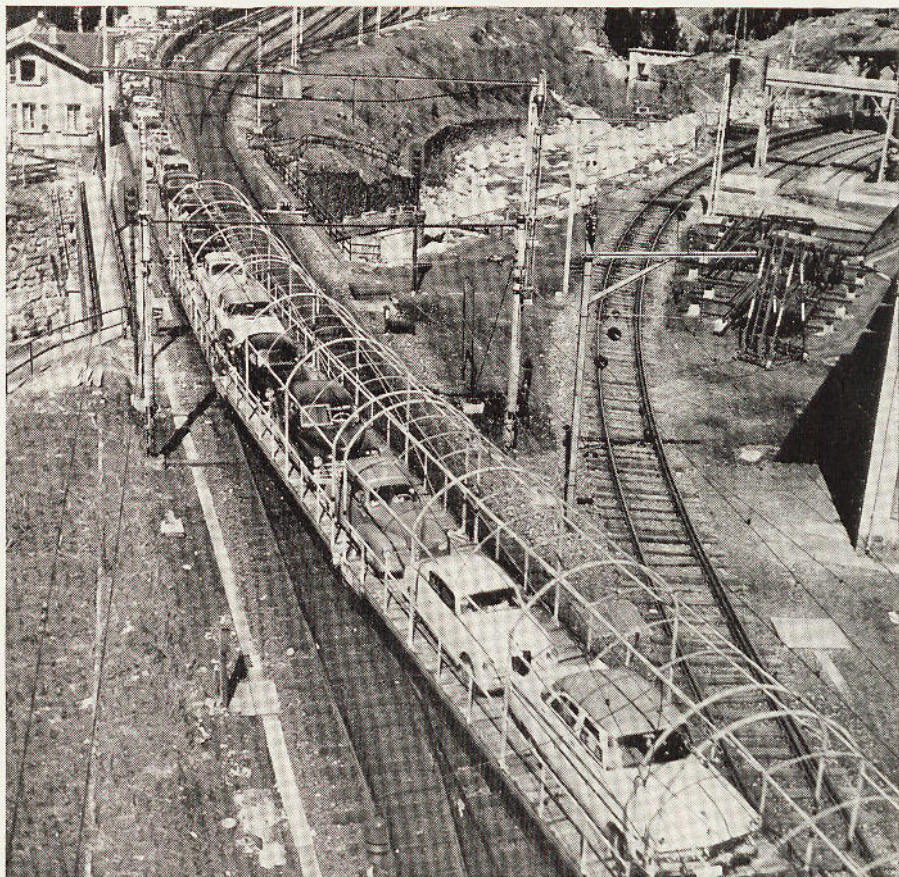
Er fährt in den Süden – aber hier Richtung Norden! Verkehrte Welt? Nein, denn hier überwindet die Bahn in der grossen S-Schleife die zweite Talstufe bei Wassen. Sie ist weltberühmt durch die wiederholten Ausblicke auf die Kirche von Wassen. Einmal sieht man die Kirche auf der rechten Wagenseite, dann auf der linken.

Bei der Projektierung der Bahn wurden verschiedene Methoden vorgeschlagen, um die Höhe zu überwinden: Spitzkehren mit Lokomotivwechsel, Vorspann einer besonderen Dampflokomotive mit Zahnradantrieb, Hinaufbeförderung mit Seilbetrieb usw. Aber die Idee des Tessiners Pasquale Lucchini, diese steilen Bergtäler durch Kehrtunnels zu bezwingen und damit ohne Lokomotivwechsel und zeitraubendes Manöver die Höhe zu erklimmen, wurde durchgeführt. Weder das Reuss- noch das Livinental haben grosse Quertäler, die zum Ausfahren hätten benützt werden können. Die grossartige Anlage der Kehrtunnels erweist sich heute als einzig richtige Lösung. Ein zeitgenössischer Chronist schrieb im Jahre 1880 über diese Strecke bei Wassen:

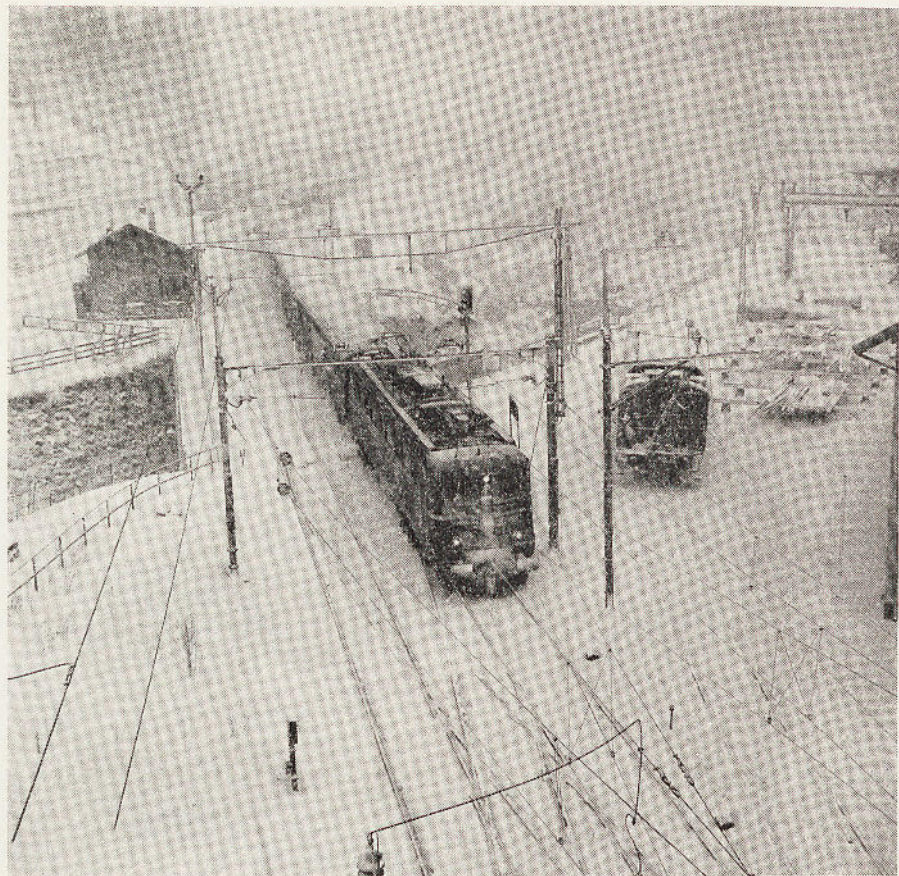
«Durch die Anordnung dieser S-förmigen Schleife bei Wassen hatte man wohl einen grossen Teil der nötigen Länge und Höhe gewonnen, jedoch immer noch nicht so viel, um die Höhe von Göschenen zu erreichen. Hiezu war es notwendig, noch eine weitere Verlängerung der Linie vorzunehmen. Diese wurde durch die Einschaltung einer Spiralkurve unmittelbar an jener Stelle unterhalb des Pfaffensprungs, wo man mit der Rampe von unten herauf die Talsohle in der Höhe des Flusses erreicht hatte, hervorgebracht. Von dieser Spirale, die eine Länge von etwa 3000 m hat, musste, weil sie ebenfalls nur Minimalkurven von 300 m enthalten durfte, die Hälfte von etwa 1500 m wieder unter die Erde verlegt werden: Sie bildet den oft genannten Pfaffensprungtunnel.

In der Weise hatte man am Ende der Schleife von Wassen die Höhe von 1030 m ü. M. erreicht und konnte nun in einfacher Verfolgung der Talrichtung in Göschenen mit der nötigen Höhe anlangen.»





Im Frühling herrscht in Göschenen und Airolo Hochbetrieb. Die Sonne lockt die Menschen hinab in den Süden. Aber noch ist der Pass gesperrt, harter Lawinenschnee liegt meterhoch über der Gotthardstrasse, nur der Schienenweg ist betriebssicher. In Göschenen und Airolo können die Autos von Autorampen direkt in besonders gebaute Extrazüge «einfahren» und auf der andern Bergseite sofort auf die Strasse hinausrollen. Dieser Autoverlad nimmt ständig zu. 1938 wurden 8865 Personenwagen verladen, 1952 sogar 48035 und 1956 waren es 102750 Wagen. Dazu kommen noch die vielen Motorräder und Autocars. Die Verladerrampen in Göschenen und Airolo werden gegenwärtig ausgebaut, um auch den zukünftigen, vermehrten Verkehr bewältigen zu können.



Wohltuende Stille herrscht über dem Bahnhof. Liegender und fallender Schnee verschlucken jedes Geräusch. Lachende Touristen und hupende Autos haben sich schon seit Monaten in die Städte hinab verzogen. Aber die Gotthardzüge müssen trotz Nebel und Schneesturm fahren. Ein Schnellzug fährt in wenigen Sekunden in den Tunnel. Dann senkt sich wieder stiller Friede über dieses bekannte Bergdorf.

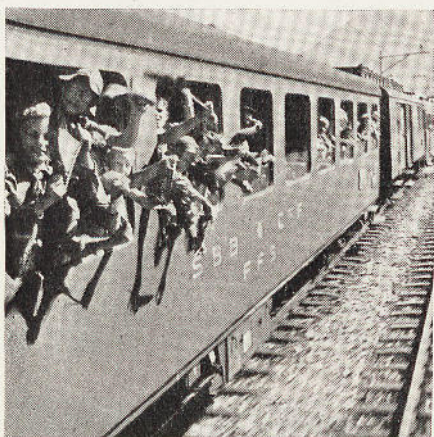


Sicher und pünktlich fährt der Lokomotivführer im Führerstand der Ae 6/6 den Zug seinem Bestimmungsort entgegen. Man fühlt sich in diesem Zug geborgen. Der junge Führer blickt gespannt auf die vor ihm liegende Strecke. Auf seinem blanken Führertisch schwanken die Zeiger auf Zifferblättern geheimnisvoll hin und her. Bald wird er mit dem Zug durch den Gotthardtunnel sausen; zwölf Minuten braucht er für die Tunnelstrecke. Über diese 12 Minuten schreibt der Wanderschriftsteller Hans Schmid in seinem Buche ‚Gotthard, Bahn und Pass‘: «Die zwölf Minuten sind rasch vorüber. Aber man kann sich bei der rasselnden Tunnelfahrt doch einriges zurechtlegen, was zur Sache und hieher gehört: Der Tunnel ist 15003 Meter lang, 8 Meter breit und 6½ Meter hoch. Er verläuft in schnurgerader Linie bis auf die letzten 240 Meter, wo die gerade Linie nach links hin in eine Kurve übergeht, die nötig ist, um den Eingang in die Station Airolo zu finden. Der Tunnel ist nicht horizontal; er steigt in den ersten zwei Dritteln von 1109 auf 1154 Meter und fällt im letzten Drittel von 1154 auf 1142 Meter. Die Steigung vom Nordportal bis zum Scheitelpunkt beträgt also 45 Meter, das Gefälle bis zum Tunnelausgang im Süden 12 Meter. Man spürt es auf der Fahrt, wenn der Scheitelpunkt überschritten ist und der Zug abwärts rollt. Wir fahren 300 Meter unter Andermatt durch und befinden uns in der Mitte des Tunnels 2000

Meter unter dem Gipfel des Kastelhorns. Der Tunnel ist am 13. September 1872 begonnen, am 29. Februar 1880 durchschlagen worden. Er hat 67364410 Franken gekostet, für die Sprengungen wurden 500000 Kilo Dynamit gebraucht, 2500 Arbeiter waren während acht Jahren täglich im Tunnel beschäftigt, und 200 Mann haben als Opfer der Arbeit im Tunnel ihr Leben verloren. Man darf sich die Zahlen schon ein wenig vor Augen halten, wenn man in zwölf Minuten von Göschenen nach Airolo fährt.»

Haben die heutigen Südländer für solch nützliche Überlegungen keine Zeit mehr? In wenigen Stunden vertauschen sie dank diesem technischen Wunder die Welt des Nordens mit dem Leben und Treiben des Südens.

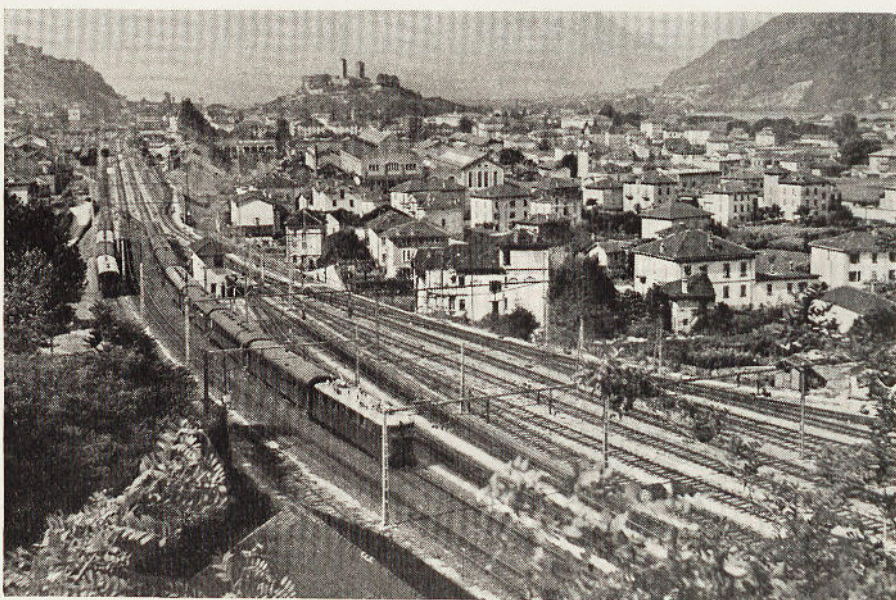
Unaufhörlich steigt der Reisendenstrom an. Im Mittelalter dürften es einige tausend gewesen sein, die über den Pass wanderten, um 1840 gegen 20000. Nach dem ersten Betriebsjahr, 1883, fuhren schon über 1 Million Menschen durch den Berg, und 1956 waren es gegen 5 Millionen Reisende, die sich der Obhut der Eisenbahn anvertraut haben



Bellinzona die Burgenstadt

Im obren Livinental, der eigentlichen Bergstrecke auf der Südrampe der Gotthardbahn, offenbart die Landschaft noch deutlich die Herrschaft langer und kalter Winterwochen. Aber unterhalb Biasca, dieser tausendjährigen Siedlung, wo die Schnellzüge mit maximaler Geschwindigkeit das breiter werdende Tal durchfahren, liegt Südlandluft über allem, von welcher der Dichter Kasimir Edschmid sagt: «Niemand, der zum erstenmal über den Brenner, den Simplon, den Gotthard, den Mont Cenis oder einen anderen Alpenpass nach Italien gekommen ist, wird den Augenblick der Beglückung vergessen, die mit nichts anderem zu vergleichen ist. Dieses Licht hat die Fähigkeit, auch unscheinbare Landschaften zu beseelen und jene Harmonie zu bereiten, die nicht zu beschreiben, nur zu fühlen ist.» Schon von weitem grüssen im gleissenden Sonnenlicht die drei Wahrzeichen Bellinzonas, die Burgen Uri, Schwyz und Unterwalden. Kühn und scheinbar unnahbar stehen diese drei granitnen Wächter über der Stadt. Imposante Zeugen bewegter Vergangenheit dieser lombardischen Stadt, Hüterin der Südpforte des Gotthardweges und des Kleinen Sankt Bernhard.

Man vermutet, dass die Gegend schon in vorrömischer Zeit dicht besiedelt war. Durch ihre zentrale Lage am Eingang zu den wichtigsten Alpenpässen war sie von jeher begehrtes Land machtgeriger Herrscher. Grossartige Befestigungswerke, so zum Beispiel eine Mauer von über 1 km Ausdehnung mit 16 Türmen, einem 2 m breiten und stellenweise 5 m hohen Wehgang, sperrten im Mittelalter das ganze Tal ab. Diese Mauer ist zum grössten Teil zerstört. Noch stehen aber die drei Schlösser in aussichtsreicher Lage über dem Häusermeer. Unten dehnt sich das grosse Geleisefeld des Personenbahnhofes aus und weiter im Norden der Rangierbahnhof San Paolo. In Bellinzona halten alle Schnellzüge der Gotthardlinie. Sternförmig teilt sich der Schienenstrang. Die Hauptlinie führt über den Ceneri nach Lugano und Chiasso, zwei andere führen nach Luino und Locarno. Eine Privatbahn fährt nach Mesocco hinauf.





Die Verbundenheit von Schweizervolk und Bundesbahnen findet jedesmal, wenn eine neue Lokomotive vom Typ Ae 6/6 dem Betrieb übergeben wird, sichtbaren Ausdruck. Unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung, hauptsächlich der Schuljugend des betreffenden Kantons, wird ihr Kantonswappen enthüllt. Eine von den Bundesbahnen anschliessend offerierte Reise führt diese Schuljugend in einem Leichtschnellzug in irgendeine schöne Gegend unserer Heimat. Eine solche Fahrt bildet besonders für die nicht verwöhnten Landkinder ein unvergessliches Erlebnis. Bis heute sind 14 dieser Lokomotiven mit Namen von Schweizer Kantonen versehen worden. Eine grössere Anzahl wird 1958 dem Betrieb übergeben; eine Lokomotive wird an der Weltausstellung in Brüssel 1958 gezeigt und dort Zeugnis für den fortschrittlichen Geist der schweizerischen Ingenieurkunst ablegen.



Brücken am Gotthard sind Bezwingler der Schluchten. Sie sind eine der Voraussetzungen für rasche und sichere Fahrt. Jahrhundertlang wich der Mensch dem Gotthard aus, weil die Schöllenschlucht als unüberwindbares Hindernis gefürchtet war. Aber über den schwankenden Steg schritten auch dort schon im frühen Mittelalter Säumer und Lasttiere über die wilde Schlucht.

Im letzten Jahrhundert bauten Ingenieure Eisenbahnen und Brücken bis in die steilsten Bergtäler. Die Brücken waren vorerst aus Stein, Eisen oder Holz. Heute sind viele davon alt geworden und müssen durch Neubauten abgelöst werden. Zwischen Erstfeld und Biasca sind die eisernen Fachwerkbrücken schon zweimal verstärkt worden. Seit ein paar Jahren erfahren sie planmässigen Ersatz durch massive Bauten, die sich in die Berglandschaft harmonischer einfügen und dem heutigen starken Zugverkehr standhalten. 3173 Brücken von über zwei Meter Länge müssen die Bundesbahnen unterhalten mit einer Totallänge von mehr als 37 km. Auf die Gotthardstrecke Luzern–Chiasso entfallen allein 519 Brücken mit einer Gesamtlänge von rund 4,5 km.

Beisung und Lebensmittelkontrolle in Chiasso

Tag und Nacht rollen die langen Schlangen weisser Lebensmittelzüge über den Gotthard. Unablässig werfen die Felswände ihr Echo zurück. Kaum ist ein Güterzug oben in der letzten Schleife eines Kehrtunnels verschwunden, schlängelt sich unten im Tal schon wieder ein neuer heran. Gotthardverkehr ist Massenverkehr, ist Transitverkehr, Bindeglied zwischen den Völkern Europas. Die gesamte Gotthardstrecke Basel-Chiasso mit den Zufahrtslinien Zürich, Luino und Locarno misst rund 414 km, was 13,9% der Betriebslänge der SBB entspricht. Auf diesem Siebentel wurden zum Beispiel 1954 täglich durchschnittlich rund 37% aller SBB-Transporte ausgeführt.

Davon entfällt ein Grossteil auf den Lebensmittelverkehr, der seit Jahren immer stärker anschwillt. Der Grenzbahnhof Chiasso ist für diesen Verkehr Richtung Norden unser wichtigster «Sammelplatz» geworden. Die Güterzüge werden nach der Zollbehandlung neu zusammengestellt und die Lebensmittel eingehend kontrolliert. Für ihre lange Weiterreise erhalten diese Lebensmittelwagen frisches Eis, damit die Hausfrau in der deutschen Schweiz und im fernen Norden mit Sonnenenergie gefüllte Südfrüchte ihren Lieben zu Hause frisch vorsetzen kann.



Die 6000 PS starke Gotthardlokomotive auf der Südrampe



Am 29. Februar 1880 erfolgte der Durchschlag des Gotthardtunnels. Schon zwei Jahre später, am 1. Januar 1882, beförderte eine rauchende Dampflokomotive, die rund 60 PS entwickelte, die eidgenössische Post durch den Tunnel.

Heute rollen die 6000 PS starken Ae 6/6-Lokomotiven Tag und Nacht über die steilen Rampen dieser Bergstrecke zwischen Chiasso, Basel und Zürich. 600 t schwere Schnell- und Güterzüge ziehen sie im 70- oder 75-km/h-Tempo über den Berg.

Eine solche Universallokomotive ist ein Markstein in der Geschichte des schweizerischen Lokomotivbaues im besten Sinne des Wortes. Der im Jahre 1876 berechnete jährliche Verkehr von 150000 Reisenden und 250000 Gütern wird heute dank diesen gebändigten Riesenkräften in einem halben Monat bewältigt.

Nr.	Autor	Titel	Reihe	Alter
512	Liechti D.	Die Schulreise	Für die Kleinen	v. 6 J. an
514	Lenhardt E.	Killy	Für die Kleinen	v. 8 J. an
515	Gerter E.	Leonie, das letzte Grubenpferd	Literarisches	v. 11 J. an
516	Vuilleumier J. F.	Mein Freund Ralph Di	Reisen und Abenteuer	v. 11 J. an
517	Wartenweiler F.	Max Huber. Ein Schweizer im Dienste der Menschheit	Biographien	v. 14 J. an
520	Daudet/Cornioley	Die Ziege des Herrn Seguin	Zeichnen und Malen	v. 6 J. an
521	Steimen Th.	Anita-Rose. Meine Fahrten auf dem Ogowestrom	Reisen und Abenteuer	v. 11 J. an
538	Reinhart J.	Der Mergelkönig	Literarisches	v. 12 J. an
539	von Adelong S.	Teneko, der Samojede	Literarisches	v. 14 J. an
540	Hesse H.	Der Wolf und andere Erzählungen	Literarisches	v. 13 J. an
541	Dollfus A.	Wir fliegen – ohne Motor	Technik und Verkehr	v. 11 J. an
542	Lüssi A.	Samichlaus und Christchind	Für die Kleinen	v. 7 J. an
543	Haller A.	Das rettende Kind	Literarisches	v. 12 J. an
544	Denneborg H. M.	Wir spielen Kasperltheater	Jugendbühne	v. 9 J. an
545	Eggenberg P.	Fremdenlegionär Anton Weidert	Reisen und Abenteuer	v. 13 J. an
547	Aebli/Müller	Wir spielen Eisenbahn	Spiel und Unterhaltung	v. 9 J. an
548	Frei-Uhler R.	Sind ihr alli da?	Jugendbühne	v. 9 J. an
549	Teuteberg R.	Johann Rudolf Wettstein	Biographien	v. 13 J. an
550	Comolli L.	Tawidi	Reisen und Abenteuer	v. 11 J. an
551	Hunziker M.	André, der Grubenjunge	Literarisches	v. 10 J. an
552	Wetter E.	Mit dem Düsenflugzeug durch die Schallmauer	Technik und Verkehr	v. 12 J. an
555	Böhmer G.	Zirkus	Zeichnen und Malen	v. 5 J. an
557	Schenker E.	50 Jahre Simplon-Tunnel	Reisen und Abenteuer	v. 11 J. an
558	Heizmann A.	Das Gelübde	Literarisches	v. 10 J. an
572	Stemmler C.	Menschenaffen	Aus der Natur	v. 10 J. an
573	Schaerer A.	Die Knuspermännchen	Für die Kleinen	v. 7 J. an
574	Ryser M.	Ulis Ferien	Für die Kleinen	v. 8 J. an
576	Bühler W.	Überall mit dem Ball	Spiel und Unterhaltung	v. 10 J. an
578	Streit J.	Beatus, ein irischer Glaubensbote	Geschichte	v. 11 J. an
579	Knobel B.	... das füg' auch keinem andern zu!	Gegenseitiges Helfen	v. 13 J. an
580	Aebli/Müller	Leichtschnellzug	Spiel und Unterhaltung	v. 9 J. an
581	Gisi G.	Zaubermesser und Mundharmonika	Für die Kleinen	v. 7 J. an
582	Jacky H.	Addio Lu!	Literarisches	v. 10 J. an
583	Frey J.	Die Freiämter Deputierten und General Massena	Geschichte	v. 13 J. an
584	Diverse Autoren	Kasperli, stop!	Jugendbühne	v. 9 J. an
585	Lagerlöf S.	Der Luftballon und Ein Weihnachtsgast	Literarisches	v. 10 J. an
586	Streit J.	Die schöne Magelone	Literarisches	v. 11 J. an
587	Beerli I.	Schatzgräber im Indianerland	Reisen und Abenteuer	v. 11 J. an
588	Schwyn W.	Die XI. Legion	Geschichte	v. 11 J. an
620	Schenker E.	75 Jahre Gotthardbahn	Technik und Verkehr	v. 11 J. an



Das SJW gibt auch Hefte in französischer, italienischer und romanischer Sprache heraus. Man verlange die neuesten Verzeichnisse, in denen alle vorrätigen Hefte aufgeführt sind.

Schweizerisches Jugendschriftenwerk

SJW

Oeuvre Suisse des Lectures pour la Jeunesse

OSL

Ovra Svizra da Lectüra per la Gioventüna

ESG

Edizioni Svizzere per la Gioventù