



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

| | |
|------|--------|
| DM | 10.80 |
| sfr | 10.80 |
| öS | 80.- |
| hfl | 13.- |
| bfr | 175.- |
| Lire | 6000.- |

Sonderausgabe Gotthardbahn einst und jetzt
von C. Asmus





Sonderausgabe im Buchlayout über die Gotthardbahn

Inhalt

| | Seite |
|---|-------|
| Vorwort | 5 |
| Gotthardbahn einst und jetzt (ein geschichtlicher Rückblick) | 8 |
| Der Bau der Gotthardbahn und wie es dazu kam | 14 |
| Die Nordrampe | 18 |
| Louis Favre - der Erbauer des Gotthardtunnels | 23 |
| Der Tunnelbau | 24 |
| Die Eröffnung der St. Gotthard-Eisenbahn | 42 |
| Die Südrampe | 54 |
| Die Gotthardbahn von ihrer Eröffnung im Jahre 1882 bis zur Übernahme durch die SBB | 61 |
| Die Gotthardbahn nach der Übernahme durch die SBB im Jahre 1909 | 66 |
| Die Lokomotiven der Gotthardbahn | 81 |

Impressum

Autor: Carlotto Asmus

Bearbeitung: Hermann Merker

Andreas Ritz

Layout: Gerhard Gerstberger

Korrektur: U. Bauer

Satz: Fotosatz Geiß, Puchheim
Druck: Nuova Grafica Moderna

Copyright
1982 by H. Merker Verlag
Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck
nur mit Genehmigung der Redaktion.
Ausgabe: August 1982

Preise:

DM 10,80 sfr 10,80 ÖS 80,—
hfl 13,— bfr 175,— Lire 6000,—

Bild 1 (Titelseite): Die Be 4/6 Nr. 12339 mit einem Stückgüterzug auf Talfahrt bei Wassen am 1. 11. 1973
Bild 163 (Rückseite): Die ae 6/6 Nr. 11422 und die Re 6/6 Nr. 11609 im Februar 1982 im Depot Erstfeld.

Foto: H. Nave
Foto: C. Asmus

◀ **Bild 2:** Partie der Gotthard-Straße in der Nähe der Sprengbrücke nach einer Originalzeichnung von Robert Assmus aus der «Illustrierten Zeitung», Ausgabe Februar 1874.

Bild 3: Die untere Tessenbrücke bei Giornico mit der Lokomotive der Serie E 3/3, Betriebsnummer 13. Die Lok stammt von der Lokomotivfabrik Winterthur aus dem Jahre 1875.

Foto SBB







Südlicher Eingang des St. Gotthardtunnels bei Airolo. Nach einer Zeichnung von C. Käslı-Schultheß.

Bild 4: Die C 5/6 mit der Betriebsnummer 2978. Sie ist eine der betriebsfähigen Museumslokomotiven der SBB

Foto: C. Asmus

Bild 5: Der südliche Eingang des Gotthardtunnels bei Airolo während der Bauphase nach einer Zeichnung von C. Käslı-Schultheß aus der »Illustrierten Zeitung«, Ausgabe Januar 1874.

Vorwort

Journalne sind, ähnlich wie Illustrierte, seit jeher bei der breiten Leserschaft beliebt als Informationsquelle aktuellen Geschehens, nicht nur wegen ihrer konzentrierten Berichterstattung, sondern auch des Preises wegen. Dem Angedenken an eine großartige, eisenbahntechnische Pioniertat, die auch heute noch — anlässlich ihres 100. Jahrestages — unsere uneingeschränkte Bewunderung findet, soll deshalb dieses Sonderjournal gewidmet und den Lesern nahegebracht sein.

Kaum 30 Jahre alt war damals auf dem Festland Europas das Verkehrsmittel »Eisenbahn«, als man sich schon das erste Mal mit dem Gedanken einer technischen Meisterleistung befaßte, die, so schien es damals, mit den vorhandenen Mitteln kaum zu bewältigen war: die Überquerung des St. Gotthard-Passes durch die Eisenbahn. Man kann heute nur voller Bewunderung an die Personen zurückdenken, die den Mut hatten, ein solches Projekt ins Auge zu fassen. Darum soll mit diesem Journal all jener gedacht werden, die dazu beitrugen, daß Europa wieder ein Stück näher zusammenrückte, der Politiker, die weitsichtig genug waren, den Nutzen einer schnellen Nord-Süd-Verbindung zu erkennen und der Ingenieure, die mutig genug waren, eine solche Idee in die Tat umzusetzen.

Gedacht soll aber auch der Arbeiter werden, von denen Aber-tausende zum Gelingen und zur Fertigstellung des Projektes bei-

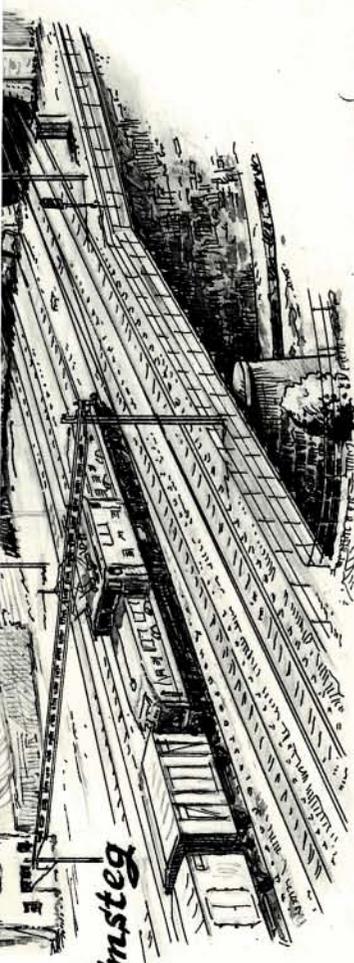
trugen. Was gerade sie unter kaum vorstellbaren Bedingungen leisteten, entzieht sich beinahe unserem Vorstellungsvermögen. Heute stellen die Gotthard-Strecke und der Basistunnel beinahe eine Selbstverständlichkeit dar; der neuere und wesentlich längere Tunnel, der in der Jetztzeit gebohrt wurde, um dem jüngsten Verkehrsmittel »Auto« zu dienen, ist als Weiterführung des vor 100 Jahren begonnenen Werkes der Technik durchaus würdig. Dieser Fortschritt der Technik war damals beim Bau des Eisenbahntunnels noch in keiner Weise abzusehen. Wie auch? War doch das Automobil noch gar nicht erfunden, und die Nutzung der Elektrizität steckte noch in den Anfängen. Hinzu kam, daß die Zeit von politischer Unruhe geprägt war. Rückblickend kann man sagen, daß das Gotthard-Projekt den Anfang einer friedlichen Zeit bedeutete; Deutschland und Frankreich hatten den 70er Krieg erst kurz zuvor mit dem Friedensschluß von Frankfurt beendet, es folgten beinahe 40 Jahre relativen Friedens. Dies ermöglichte der Schweiz, zusammen mit Deutschland und Italien, sich der Aufgabe des damals längsten Tunnelbaues zu widmen und das Projekt schließlich 1882 erfolgreich zu beenden. Mit welchem Aufwand und welchen Opfern diese Arbeit verbunden war, führt Ihnen unser Sonderjournal anlässlich des 100. Jubiläums der Gotthardbahn in Text und Bild eindringlich vor Augen.

H. Merker Verlag

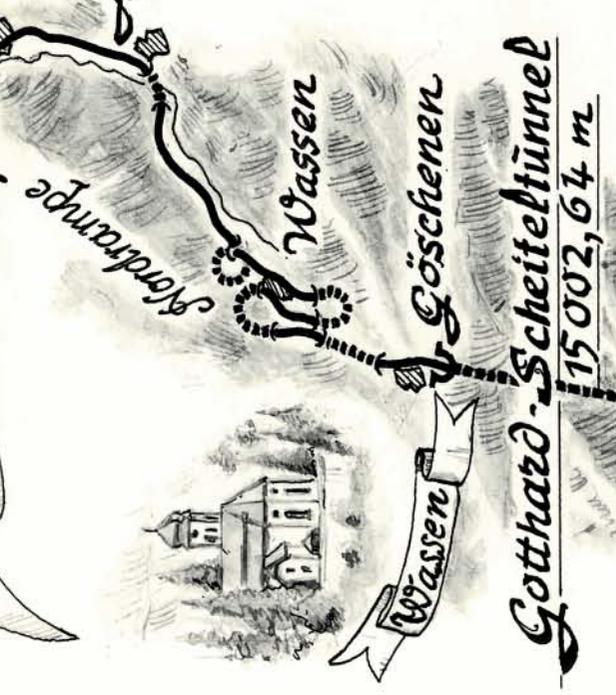
Gothard-Bahn

mit Zubringerstrecken,
Nord- und Südrampe

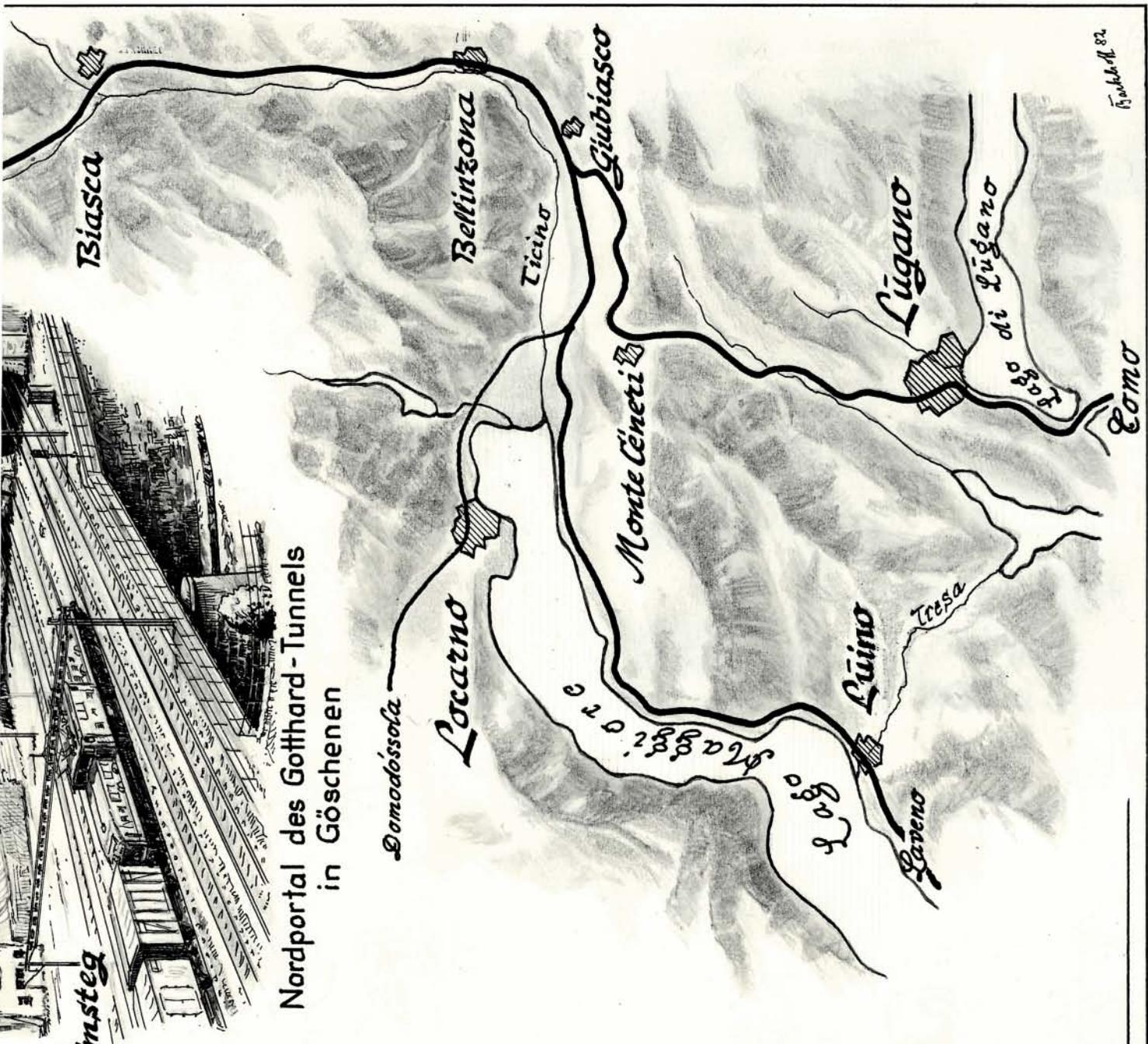
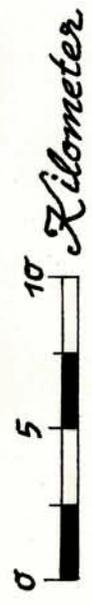




Nordportal des Gotthard-Tunnels
in Göschenen



Gotthard-Scheiteltunnel
15002,64 m



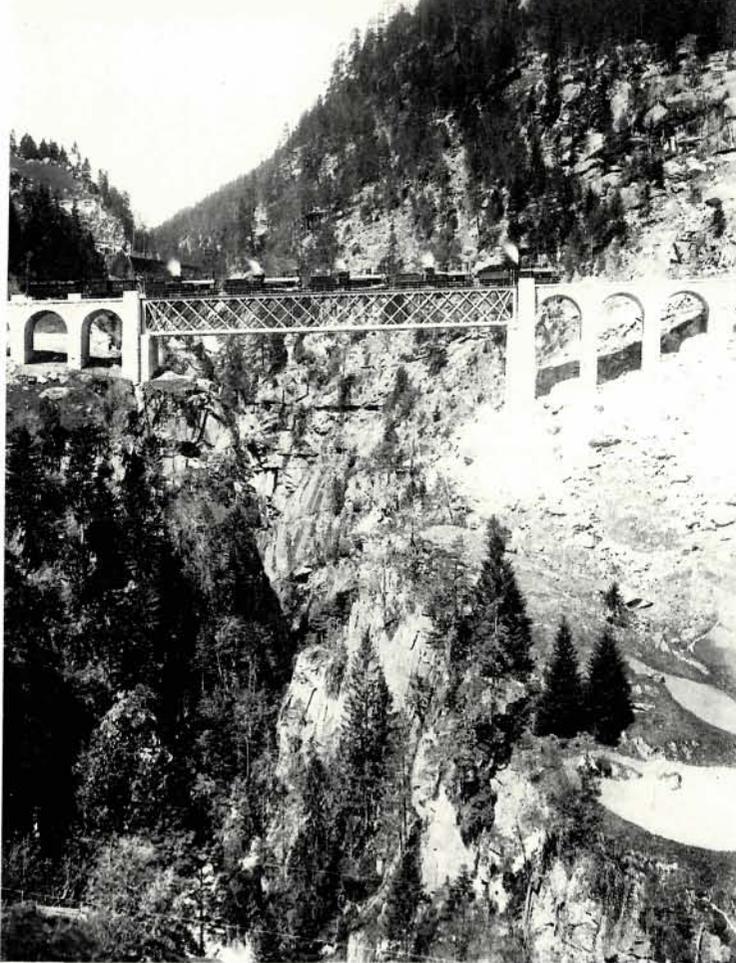


Bild 7: Belastungsprobe der Mittleren Meienreusbrücke mit 5 Dampflokomotiven kurz vor Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882. **Foto: SBB**



Bild 8: Der noch im Bau befindliche Kerstelenbach-Viadukt um 1880.

Foto: SBB

Gotthardbahn — einst und jetzt —

Der Gotthard — ein geschichtlicher Rückblick

Wie archäologischen Funden zu entnehmen ist, wurde das untere Reusstal in der Bronze-Zeit, etwa 1800—750 v. Chr., bereits von Jägern durchstreift. Im Zeitraum 500 Jahre vor Christi Geburt, der jüngeren Eisenzeit, tauchten im Raum des Gotthards die Kelten auf, die hier die erste Zivilisation schufen. Im 2. Jhd. v. Chr. lebten hier die Helvetier, die in der Schlacht von Bibracte (58 v. Chr.) durch die Römer unterworfen wurden. Die Römer gründeten im Raum des Rheins drei Siedlungen: Augusta Raurica (Augst), Basilea (Basel) und Cambete (Kembs).

Lange Zeit hindurch blieb Augusta der wichtigste Platz unter diesen drei Orten. Hier trafen sich die Straßen aus dem inneren Gallien und aus dem Norden Germaniens, und es boten sich dem Reisenden von hier aus zwei Wege nach Italien an: über den oberen Hauenstein oder die Petra-Pertusa zum Summus Poenius (Großer St. Bernhard) oder über den Bözberg via Turicum (Zürich) und Curia (Chur) zum Julier und Septimer. Zwischen diesen beiden wichtigen Durchgängen klaffte jedoch eine weite Lücke. Noch führte keine Straße über den Gotthard oder über die benachbarten Pässe.

Erst im Frühmittelalter verlagerte sich der Schwerpunkt von Augusta nach Basilea. Interessanterweise entschlossen sich die Römer nicht dazu, den geographisch am günstigsten gelegenen Gotthardpaß in ihr Transitstraßennetz einzubeziehen, der doch die kürzeste Verbindung zwischen Mailand, dem Knotenpunkt Oberitaliens, und der Oberrheinischen Tiefebene darstellte. Der Grund, warum die Römer die Überquerung des

Gotthards nicht in Angriff nahmen, lag möglicherweise darin, daß sie die gewaltigen natürlichen Hindernisse in der Schöllenschlucht, in der Tremola und in der Braschina abschreckten, auch wenn ihnen der Gotthard als eine willkommene Verbindung durchaus bekannt war. Der Gotthard spielte während des ersten Jahrtausends unserer Zeitrechnung im Verkehrswesen, abgesehen von der lokalen Bedeutung, kaum eine Rolle.

Berg und Paß wurden in Urkunden des Frühmittelalters mit verschiedenen Namen erwähnt: Mons elvelinus, Mons tremolus und Mons ursare. Im Jahre 1230 ließ der Erzbischof von Mailand eine Kapelle auf der Paßhöhe auf den Namen des heiligen Godehardus weihen. Godehardus oder Gotthard lebte von 960 bis 1038 und war von 1022 an bis zu seinem Tode Bischof von Hildesheim. Er war ein bedeutender Reformator des Schul- und Klosterwesens. Noch zu seinen Lebzeiten soll er während einer Reise nach Rom, die ihn vermutlich über Basel führte, auf dem Gotthard ein Wunder bewirkt haben, weshalb nach seiner Heiligsprechung die Paßkapelle seinen Namen erhielt. Der Name St. Gotthard setzte sich bald als Paßnahme allgemein durch.

Das Haupthindernis, das sich während Jahrhunderten dem Bau einer leistungsfähigen Saumstraße über den Gotthard entgegensetzte, war zweifellos die steile Schöllenschlucht. Konnte dieses Hindernis überwunden werden, so war der Gotthard-Paß für den großen Durchgangsverkehr offen. Wann dieses Vorhaben verwirklicht wurde, läßt sich aufgrund fehlender Urkunden nicht mehr zweifelsfrei feststellen. Nur soviel ist eindeutig bekannt, daß dies nicht vor dem 13. Jahrhundert geschehen sein konnte.

Die alte Teufelsbrücke, das wohl wichtigste und schwierigste

Bauwerk in der Schöllenen, verdankt ihren Namen einer Sage. Nachdem die Urner an diesem Punkt mit der Trassierung nicht mehr weiter wußten und es so richtig satt hatten, immer und immer wieder einen gebrechlichen Holzsteg zu reparieren, soll sich der Teufel anerbieten haben, eine steinerne Brücke zu bauen. Unter einem Vorbehalt allerdings: Die Seele des ersten lebenden Wesens, welche sie überschreite, gehöre auf alle Ewigkeit ihm . . . Die Urner waren damit einverstanden, und so entstand diese steinerne Brücke quasi »über Nacht«! Am Morgen darauf begutachteten die Urner das Werk und schickten — „als erstes lebendes Wesen“ — einen Ziegenbock über die neue Brücke. Der Teufel soll den Ziegenbock vor Wut in 100 Stücke zerrissen haben . . .

Durch die Schaffung dieses Saumweges über den Gotthard-Paß erfuhr dieser eine gewaltige Aufwertung und rückte in das allgemeine Interesse der damaligen politischen Mächte.

Um 1500 entstand die sog. »alte Straße« über den Gotthard-Paß, die im Schnitt eine Breite von 1,50 m — 3,50 m auswies. Diese alte Straße diente dem Bau der »neuen Straße« im Jahre 1830. Diese »neue Straße« war eine geplante, also eine Kunststraße, bei der die Steigungen maximal 100 ‰ betragen durften.

Besondere Bedeutung an dieser Paßstraße erlangte der Ort Andermatt. Hier befand sich eine große Posthalterei, die für die Bewältigung des Postbetriebes verantwortlich war. Während des Sommers waren über 100 Pferde, 25-30 Postillione und Pferdeknecchte, 2 Hufschmiede und Sattler sowie andere Hilfskräfte hier im Dienst. Eine Postreise von Luzern nach Mailand und zurück dauerte damals 32 Stunden und war mit großen körperlichen Strapazen verbunden. Auch während der Winterzeit wurde der Postkurs über den Gotthard-Paß abgewickelt. Während des Winters verkehrten nicht die schweren Postkutschen, sondern kleine Einspannerschlitten mühten sich über den Paß. War im Winter die Straße über den Gotthard völlig verschneit, so wurde die Briefpost über den Berg mit »Felleisen« transportiert. Diese Felleisen waren längliche, schmale, mit Segeltuch gefütterte, lederne Säcke, die an Handgriffen und Schlaufen auf dem Rücken des Trägers befestigt wurden. Diese Postsäcke wurden durch eine Kolonne starker, ortskundiger Männer von Göschenen hinauf über den Berg getragen. Während der Sommermonate verkehrte über den Berg auch eine Nachtpost in beiden Richtungen. Diese Postwagen begegneten sich um Mitternacht beim Gotthard Hospiz auf der Paßhöhe.

Bis zur Eröffnung der Gotthard-Bahn wies der Verkehr über diesen Paß bereits einen beachtlichen Reiseverkehr auf; die Statistik berichtet 1880 von 61.458 und 1881 von 58.496 Postreisenden.

Zur Fütterung der in den großen Stallungen von Andermatt bzw. in den Stallungen des Gotthard Hospiz, in Airolo, in Wassen und Flüelen, in Gletsch und Tschamutt untergebrachten Pferde mußten jährlich 2.000 Doppelzentner Hafer und 3.500 Doppelzentner Heu und Stroh herangebracht werden. Für diese Transporte verkehrte zwischen Flüelen und Andermatt eigens ein 5-spänniger Lastwagen.

Für den Waren- und Güterverkehr gab es in den Jahren des Postverkehrs einen durchgehenden Eiltransport zur Beförderung von wertvolleren Kaufmanns- oder Handelswaren. Dieser Eiltransport verkehrte zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Langensee. Die Bespannung dieser schweren Wagen bestand in der Ebene aus 5 und auf den Bergstraßen aus 7 Pferden, gefahren wurde bei Tag und Nacht. Das Transportgut bestand auf der Süd-/Nordstrecke im wesentlichen aus Seiden-

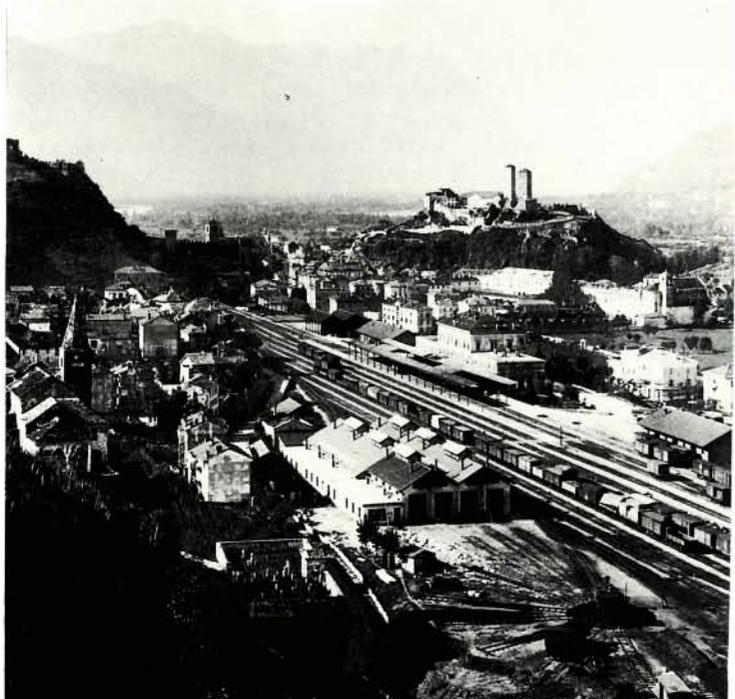
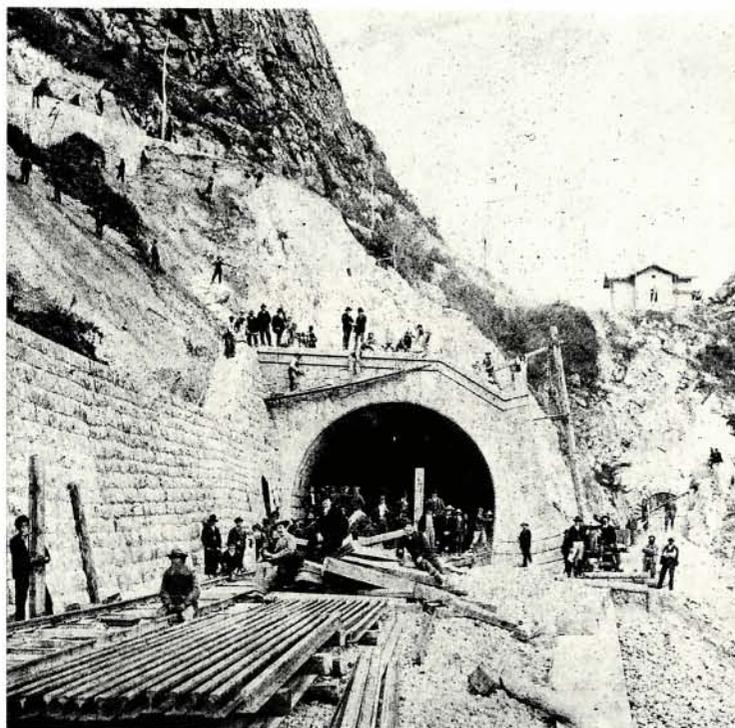


Bild 9 (oben): Der Bau des Einschnitts beim Colderio-Tunnel der Strecke Lugano—Chiasso 1874. **Foto: SBB**

Bild 10 (Mitte): Im Paradiso-Tunnel bei Lugano werden gerade die Schienen verlegt, 1874. **Foto: SBB**

Bild 11 (unten): Der Bahnhof Bellinzona mit dem dazugehörigen Depot, aufgenommen vor 100 Jahren. Dort wo einst die Dampflokomotiven gepflegt und gewendet wurden, befinden sich heute das moderne Lokdepot und die SBB-Hauptwerkstätten. **Foto: SBB**



Bild 12: A 3/5 Nr. 935 in der Station Brunnen um 1910.

Foto: Archiv Photoglob-Wehrli AG, Zürich

ballen, Baumwolle, Wein, Südfrüchten, Wurstwaren und in der Richtung Nord/Süd aus Tuchgeweben, Leder, Käse und Maschinen.

Sowohl der Post- als auch der Warentransport brachte für die Anwohner der Gotthardstraße schöne Verdienste. So waren täglich 300-400 Pferde nebst Postillionen, Kutschern und Fuhrleuten unterwegs.

Aber auch die Privatkutscherei versorgte eine Vielzahl von Leuten mit dem täglichen Brot. So wurden zum einen im Frühjahr die alljährlich aus dem italienischen Raum kommenden

Bauarbeiter in die nördlichen Länder und im Herbst zurückgebracht, im Mai und Juni reisten vornehmlich die Riviera-Gäste mit Privatkutschen über den Gotthard-Paß.

Am 31. Dezember 1881 fuhr die letzte Postkutsche über den St. Gotthard. Die Gotthardbahn wurde eröffnet. Welch einschneidende Veränderung die Eröffnung der Gotthard-Bahn für die Leute, die seit Generationen von dem Verkehr über den Paß gelebt hatten, bedeutet haben mag, kann sich jeder Leser selbst ausmalen. So verringerte sich die Bevölkerung im Urserental zu dieser Zeit um mehr als die Hälfte.

Bild 13: A 3/5 Nr. 938 im Bahnhof Arth—Goldau um 1910.

Foto: Archiv Photoglob-Wehrli AG, Zürich

