

Mit DVD
52 Minuten

Gotthardbahn

Zwischen gestern und morgen

Wilhelm Tell
Express

Bahnreise über
den Gotthard
anno 1994
Laufzeit
52 Minuten

Plus Trailer und Ausschnitte
von RioGrande-Filmen

INFO-
Programm
gemäß §14
JuSchG



4 196675 015008

01



Art. Nr.: 73278 E-Lok 460 098 „Gottardo“, SBB

UVP 189,00

Art. Nr.: 73279 E-Lok 460 098 „Gottardo“, SBB, DC, Sound

UVP 259,00

Art. Nr.: 781603 E-Lok 460 098 „Gottardo“, SBB

UVP 169,00

Art. Nr.: 79279 E-Lok 460 098 „Gottardo“, SBB, AC, Sound

UVP 259,00

Art. Nr.: 781673 E-Lok 460 098 „Gottardo“, SBB, DCC-Sound

UVP 249,00

Durch und durch die Schweiz.

Anlässlich der Gotthard-Tunnel-Eröffnung im Jahre 2016 legen Roco (H0) und Fleischmann (N) exklusiv und in einer begrenzten Stückzahl die beiden Lokomotiven im „Gottardo 2016“ Design auf. Die Lieferung der Modelle erfolgt zur feierlichen Eröffnung des Gotthard-Tunnels.



Art. Nr.: 73252 E-Lok 420 268 „Gottardo“, SBB

UVP 219,00

Art. Nr.: 781602 E-Lok 420 268 „Gottardo“, SBB

UVP 159,00

Art. Nr.: 73253 E-Lok 420 268 „Gottardo“, SBB, DC, Sound

UVP 289,00

Art. Nr.: 781672 E-Lok 420 268 „Gottardo“, SBB, DCC-Sound

UVP 239,00

Art. Nr.: 79253 E-Lok 420 268 „Gottardo“, SBB, AC, Sound

UVP 289,00

Der Gotthard als Verkehrsweg



Die Römer traten als erste Baumeister alpiner Verkehrswege in Erscheinung. Wohl war ihnen bekannt, dass die kürzeste Verbindung zwischen den oberitalienischen Seen und der Oberrheinischen Tiefebene durch das Reusstal, das Urserental und die Leventina führte. Doch natürliche Hindernisse, drei

Bergaufstiege und die engen Schluchten mit gefährlichen Wildwassern flößten damals Respekt und Furcht ein. So ließen die römischen Feldherren ihre Handelswege und Heerstraßen bei den vier Schweizer Passübergängen Julier und Septimer in Graubünden sowie Simplon und Großer St. Bernhard im Wallis errichten. Der Ausbau eines Überganges in den Zentralalpen unterblieb und der Pfad über den St. Gotthard spielte im ersten Jahrtausend unserer Zeitrechnung nur eine lokale Rolle. Seinen Namen erhielt er übrigens vom 1131 heiliggesprochenen bayrischen Benediktinermönch Godehardus (961 bis 1038). Diesem bedeutenden Bauherrn, Schulgründer, Künstler und späteren Bischof von Hildesheim wurde die erste Kapelle beim Hospiz auf 2100 m über dem Meeresspiegel geweiht.

Im 13. Jahrhundert wagten sich die Urner endlich an den Ausbau des Pfades in der gefährlichen Schöllenschlucht. Dazu war u.a. die Konstruktion der steinernen Teufelsbrücke über die stiebende Reuss nötig. Die ersten Handelsleute hatten anspruchsvolle Hindernisse am Gurntellenberg, im Wassener Wald und in der Piottino-Schlucht (Dazio Grande) über steile Serpentinewege und Bergübergänge zu überwinden.

Mit der Schaffung des durchgehenden Saumweges erfuhr der Gotthardpass eine bedeutende Aufwertung und erhielt endlich das Interesse der damaligen politischen Mächte in Europa. Kaiser, Kirchenfürsten, Feldherren, Händler und Pilger benützten nun diese Verbindung, die ab 1500 zur „alten Straße“ mit 1,50 bis 3,50 m Breite ausgebaut wurde. Bis 1831 entstand die „neue Straße“ mit einer Steigung von bis zu 100 Promille. Dieses besser trassierte Bauwerk fand nun Eingang in alle touristischen Beschreibungen, womit der internationale Reiseverkehr in den Bergtälern am St. Gotthard Einzug hielt. Doch während der Wintermonate verhinderten gewaltige Schneemassen und gefährliche Lawinen die regelmäßigen Transporte über die Alpen.

Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Eisenbahn den Alpenwall zu erobern: 1854 fuhren erstmals Züge über die Semmeringbahn von Wien über Graz bis Laibach/Ljubljana (1857 verlängert

bis Triest). 1867 feierte Österreich die Eröffnung der Brennerbahn (Innsbruck – Bozen) und ab 1871 brachten Dampfloks Reisende und Waren über den Mont-Cenis (Lyon – Chambéry – Turin). Natürlich wollten auch die Schweizer von einer direkten Bahnverbindung über die Alpen profitieren,

zerstritten sich jedoch bei der Ausarbeitung verschiedener Projekte am Splügen, Greina, Lukmanier, Gotthard, Grimsel und Simplon. Die Jahre verstrichen, bis sich 1869 die Internationale Gotthard-Konferenz auf den Abschluss eines Staatsvertrags zwischen Italien, der Schweiz und dem Deutschen Reich einigte. So war der Bau einer durchgehenden Bahn von Basel nach Chiasso bzw. Luino beschlossene Sache. Die drei Staaten und die private Gotthardbahn-Gesellschaft (GB) teilten sich die Baukosten von 227 Mio. SFr. untereinander auf. Das Herz der neuen Trasse sollte der 15 km lange Scheiteltunnel werden, der innerhalb von acht Jahren durch die Unternehmung von Louis Favre auszubrechen war.

Mit Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 kam der Handels- und Reiseverkehr über die Passstraße praktisch zum Erliegen. Hunderte verloren ihren Broterwerb. Gleichzeitig schuf die Bahn neue Arbeitsplätze mit relativ hohen Löhnen und guten Sozialleistungen. Mit Weitblick wählten die Erbauer eine Trassenführung mit großzügigen Kurvenradien von 300 m und Maximalsteigungen von 28 Promille. Die Gotthardbahn wurde sofort ein unverzichtbares Glied in der Transportkette zwischen Nordsee und Mittelmeer. Dass sie die Erwartungen seit über 130 Jahren ohne jegliche Trassenkorrekturen erfüllt, verdanken wir den finidigen Ingenieurleistungen während der Bauzeit.

Die Inbetriebnahme des Gotthard-Straßentunnels 1980 führte zur Einstellung der Autoverladung durch den Gotthardtunnel zwischen Göschenen und Airolo. Nach Eröffnung der durchgehenden Autobahn A2 war die zunehmende Verlagerung des Binnen- und Transitverkehrs auf die Straße nicht aufzuhalten, obwohl die Schienenverbindung laufend modernisiert wurde.

Um der weiterhin stark steigenden Transportnachfrage zu genügen und die Lastwagenflut in tragbaren Grenzen zu halten, entstand das Projekt eines Eisenbahn-Basistunnels mit zwei je 57 km langen Einspurrohren zwischen Erstfeld und Bodio. Am 1. Juni 2016 wurde er offiziell eröffnet. Der fahrplanmäßige Betrieb begann sechs Monate später.

BEAT MOSER

Volldampf am Furka-Pass

Action mit fünf Kameras



Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) fährt jeweils von Juni bis Oktober mit sorgfältig restaurierten, über 100 Jahre alten Lokomotiven. Die steilen Zahnstangen-Rampen am Furka-Pass verlangen von Mensch und Maschine alles ab. Entsprechend interessant ist es, die Abenteuerfahrt im und vom Führerstand aus zu erleben. Diese Folge von FührerstandsTV zeigt fünf Perspektiven und bietet eine zusätzlich anwählbare Tonspur mit weiteren Kommentaren von Lokführer Jakob Knöpfel. Dabei wird viel Wissen über die Furka-Dampfbahn, die Lok und den Fahrdienst vermittelt.



DVD VIDEO Best.-Nr. 7050
€ 22,95



Blu-ray Best.-Nr. 70500
€ 22,95



DVD VIDEO Best.-Nr. 7051
€ 22,95



Blu-ray Best.-Nr. 70510
€ 29,95



DVD VIDEO Best.-Nr. 7052
€ 22,95



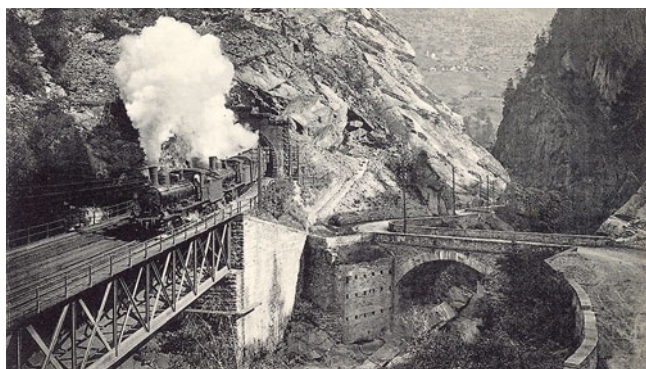
DVD VIDEO Best.-Nr. 7053
€ 22,95



DVD VIDEO Best.-Nr. 7054
€ 22,95

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 081 41/5 34 81-0
Fax 081 41/5 34 81 -100 • www.riogrande.de • www.vgbahn.de • Oder im gut sortierten Fachhandel!



TITELFOTO:
K. Eckert (Gotthard-Nordrampe
bei Intschi, Juni 2015)

FOTOS DIESER SEITE:
Slg. Brandt (2), H. Navé,
K. Eckert, A. Lindner



Editorial	
Der Gotthard als Verkehrsweg	3
Galerie	6
Baugeschichte	
Eine technische Meisterleistung	14
Dampflokzeit	
Gemächlich bergwärts	22
Meilensteine der Elektrotraktion	
Vom Krokodil zur Ae 6/6	32
Bellinzona – Luino	
Dampf-Refugium am Lago Maggiore	46
Schwere Lasten bergwärts	52
Bunte Vielfalt	64
Reisebericht	
Über die Bergstrecke ins Tessin	68
Transitstrecke für Europa	84
Tradition und Moderne	96
Neigetechnik-Züge	
Schneller durch enge Kurven	100
Basistunnel	
57 Kilometer unter Tage	106
Streckenausbau Karlsruhe – Basel	
Gotthard-Zulauf am Oberrhein	109
Fachhändler-Adressen	112
Impressum & Vorschau	114





Südrampe zur Dampflokzeit

*Pianotondo-Viadukt: Zwei Maschinen des Gotthardbahn-Typs H 3/5 (gebaut ab 1894)
müssen zur Jahrhundertwende Schwerstarbeit leisten, um mit dem Schnellzug aus Italien oberhalb
von Gornico die Talstufe der Piasecina zu überwinden. Foto: S. G. Pfeiffer*





Krokodil Ce 6/8 II

Die 1647 kW starken und 128 t schweren Loks wurden ab 1919 für den Güterverkehr beschafft. Die 14253 ist heute noch betriebsfähig (mit Fotogüterzug oberhalb von Wassen). Foto: K. Eckert

Am Ufer des Lago Maggiore

Ab Bellinzona verkehren viele Güterzüge mit Ziel Italien auf der weitgehend eingleisigen Route entlang des Lago Maggiore nach Luino. Güterzug nach Gallarate bei Pino-Tronzano.

Foto (März 2007): K. Eckert

