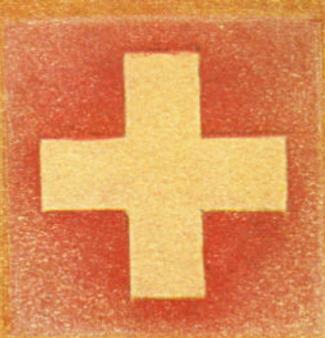


# 50 JAHRE



# GOTTHARDBAHN



50 Jahre

GOTTHARD

BAHN

1882-1932

Gedenkschrift  
für die Schulen

Text von Dr. Paul Hilber  
Gedichte von Heinrich Anacker

Herausgegeben von der Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen

Verlag  
S.B.B.-Revue BERN



## Zum Geleit,

Es ist ein reizender und verdienstvoller Gedanke der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, beim Anlass des Gotthardbahnjubiläums der Jugend zu gedenken. Wer das Interesse unserer Kleinen für die Technik des Verkehrswesens kennt, bei dem sich schon im Spielzeug Auto und Bahn Konkurrenz zu machen suchen, der wird die sorgenden Behörden verstehen, wenn sie in das Herz der Jugend Verständnis einflössen wollen für die Grossartigkeit technischer Schöpfungen, die unserem Lande den Ruhm fortschrittlicher Gesinnung am offenkundigsten und praktischen Beispiel der Bahnen sichern.

Und wenn ein Werk, wie die *Gotthardbahn*, das Höchste an technischer Leistung, an landschaftlicher Schönheit und Vielgestaltigkeit und an historischem Interesse zu bieten vermag, dann ist es wahrhaftig für unsere Schweizer Jugend von doppeltem Wert, auf die hauptsächlichsten Momente dieses Jubiläumswerkes hingewiesen zu werden. Wo sich dann an diese theoretischen Erläuterungen noch die praktische Erfahrung einer Schulreise anschliessen lässt, die ja die Bundesbahnen in diesen Jahren in entgegenkommender Preisgestaltung der Jubiläums-Schulfahrten begünstigen, dann dürfte der Eindruck unserer Jugend ein unvergesslicher sein und wird das dankbare Herz unserer Knaben und Mädchen die Anregung mit sich hinaustragen ins werktätige Leben. Dies ist denn auch der Wunsch der Behörden, dass ob der modernen Entwicklung des Verkehrswesens die grossen Opfer der letzten Vergangenheit, wie sie gerade am Werk der Gotthardbahn so auffällig nachzuweisen sind, nicht vergessen werden. *Dr. P. Hilber, Luzern.*



## 1. Geschichtliches vom St. Gotthardverkehr vor dem Bau der Bahn.

Die heutige Bedeutung der Gotthardbahn als direkteste Verbindung zwischen Nord- und Südstaaten des europäischen Kontinents findet ihre geschichtliche Resonanz in einer grossen staats- und verkehrspolitischen Vergangenheit. Einzelne Forscher der letzten Dezennien haben der Erschliessung des Gotthardpasses eine derart hohe politische Bedeutung zugemessen, dass sie nicht anstanden, die Entstehung der Schweiz mit der Oeffnung des Passes in direkten Zusammenhang zu bringen. Aloys Schulte hat in seinem Werke über die Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien die junge Schweiz als Pass-Staat, d. h. als politische Schöpfung aus verkehrsgeschichtlichen Bedingungen heraus dargelegt. Noch enger fasste diese Beziehungen zwischen verkehrspolitischen und gründungsgeschichtlichen Zusammenhängen Karl Meyer in seinen verschiedenen Veröffentlichungen über die Entstehungsgeschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft. Schulte verlegt den Zeitpunkt der Erschliessung des Gotthardpasses in die Jahre 1218 bis 1225. Karl Meyer dagegen setzt ihn bereits ins erste Drittel des 12. Jahrhunderts. Für den ersteren war bestimmend der Rückkauf Uris durch Friedrich II. im Jahre 1231, für den letzteren die ennetbirgische Herrschaft der Lenzburger im XII. Jahrhundert.

In einer neuen, beachtenswerten Studie über die älteste Geschichte Luzerns und des Gotthardweges hat Robert Durrer im „Geschichtsfreund“ der Verkehrsfrage eine Wendung gegeben, die für die Ge-

schichte des Gotthardpasses von ausserordentlicher Bedeutung ist. Fürs Erste gelang es Durrer in der Auslegung einer Luzerner Schenkungsurkunde aus dem Jahre 917/18 den Nachweis zu liefern, dass die Begehung des Gotthardweges schon weit früher angesetzt werden muss, als die bisherige Forschung annahm. In seinen weitem Ausführungen bekräftigt Durrer, zum Teil aus Argumenten, die schon Karl Meyer für eine frühere Erschliessung des Gotthardweges beigeschafft, die völlig neue Annahme, dass auch der Gotthardpass schon den Römern bekannt und von ihnen benützt worden sei. Durrer stützt seine Annahme auf die längst angenommene römische Querverbindung von Oberalppass und Furka durch das Urserental, mit dem bezeichnenden, römisch zu deutenden Ortsnamen Hospental (Hospitaculum) und deren Verbindung mit dem Livinental, die durch römische Funde gleichfalls gesichert ist. Die Abschliessung nach Norden erscheint ihm als ein falsches historisches Dogma des XIX. Jahrhunderts, da Bodenfunde die Besiedelung Uris schon zur Bronzezeit bezeugen und Spuren römischer Kultur an den Ufern des Vierwaldstättersees sich stets häufen. Dann spricht ihm gerade der Name Schellinen (scalina, scaliones = Stufenweg) zwingend für eine Erschliessung dieses Hindernisses in vorgermanischer Zeit. Und letzten Endes vermutet er in der technischen Leistung der Erschliessung des Gotthardweges an seinem schwierigsten Punkte der Schellinen viel eher das Werk eines römischen Strasseningenieurs, als die Initiative und die Kraft mittelalterlicher Talgemeinden.

Für eine recht frühe wirtschaftliche Auswirkung des Gotthardpasses im Mittelalter spricht die Tatsache, dass Uri im Jahre 853 das Hauptstück der Ausstattung des Fraumünsterstiftes war, das Ludwig der

Deutsche für seine Tochter Hildegard in Zürich errichtete. Die Zuwanderung hoher burgundischer Dynastengeschlechter in Uri und die Erstellung eines Spitals vom Orden des hl. Lazarus in Seedorf durch Ritter Arnold von Brienz im ausgehenden XII. Jahrhundert, all diese Momente sprechen für eine frühe Belebung des Passweges und eine wirtschaftliche Ausnahmestellung der Urner.

Aehnlich verhält es sich mit der frühesten Entwicklung der Stadt Luzern, deren Entstehen und Gedeihen auf den ersten Blick mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Gotthardweges und der dazugehörigen Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee zusammenhängt.

Auch in dieser Frage sind Durrer in dem genannten Beitrag des „Geschichtsfreund“ Festlegungen gelungen, an denen die Forscher von 4 Jahrhunderten sich in vielen Ausdeutungen mühten. Durrer hat es mit seinem historischen Weitblick verstanden, den Luzerner Traditionsrodel seiner redaktionellen Irrtümer zu entkleiden und den tatsächlichen Gründungsvorgang von Kloster und Stadt einmal bestimmt zu umschreiben.

Er weist nach, dass in den, von ihm chronologisch neu fixierten Urkunden des Klostergründers Wichard und Gildisos des Ortes Luzern als einem älteren Bestande Erwähnung getan wird. Diese frühere Siedlung ist zweifellos mit dem Gotthardwege und seiner viel zeitigern Erschliessung, als die bisherige Forschung sie annahm, in Zusammenhang zu bringen.

Die heute noch sehr lebhaft diskutierte Gründungsgeschichte der Eidgenossenschaft, bei der Karl

Leuchtend vor allen am Himmel der Städte,  
 Bist du der hellste, der strahlendste Stern.  
 Wen dein betörender Zauber umwehte,  
 Bleibt dir verfallen, du Lichtstadt Luzern.

Blau liegt der herrliche See dir zu Füssen;  
 Villengeschmückt reih'n sich Hügel zum Kranz,  
 Und aus der Ferne, der flimmernden, grüssen  
 Gipfel an Gipfel in silbernem Glanz.

Geigen frohlocken am Saum der Promnade,  
 Und von den Schiffen tönt's jubelnd zurück . . .  
 Sonnebegnadetes Märchengestade,  
 Schenk mir ein reiches, ein blühendes Glück!

Meyer geradezu eine Anlehnung an italienische Marktgenossenschaften findet, wird in Zukunft die Bedeutung des Passweges für die Entwicklung des Freiheitsgedankens der Urschweiz nicht mehr missen lassen.

Wie sehr der Gotthard bereits zu Beginn des XIII. Jahrhunderts zur Welthandelsstrasse wurde, davon geben uns die Zollstationen im engern und weitem Bereich der Strasse klaren Aufschluss. Die Habsburger errichteten eine solche zu Reiden. In St. Amarin im Elsass wurde 1228 eine Zollstätte aufgetan, die die Fortsetzung der Gotthardroute von Basel nach Lothringen und in die Champagne verdeutlicht. Andererseits bemühten sich die durch die Konkurrenz der neuerschlossenen Gotthardroute bedrohten Inhaber der Bündner und Walliser Bergstrassen, durch Zollerleichterungen ihre Wege dem Handel zu empfehlen. Als aber im Jahre 1299 König Albrecht den Zoll von Jougne nach Luzern verlegte, hatte die Gotthardroute so ziemlich den Vorrang gewonnen und blieb künftighin die grosse Handelslinie zwischen Mailand, Basel, Brügge und London.

Aus der wirtschaftlichen Bedeutung heraus sind die Bestrebungen der Innerschweiz, vorab Uris

## AUSBLICK VOM RIGI

Unvergessliche Gipfelstunde!  
Von den Alpen zum Jurarand  
Ungehemmt gleitet der Blick in die Runde,  
Ueber das weite, das blühende Land.

Freudiges Staunen nach nebligen Tagen!  
Flüsse blitzen in silbernem Lauf,  
Und die blauesten Seen schlagen  
Gross ihre göttlichen Augen auf.

Rauschende Wälder die Städte umranken;  
Burgen krönen die felsigen Höh'n —  
Tief durch dein Herz geht ein jubelndes Danken:  
Heimat, wie bist du beseligend schön!

---

nach der Aneignung des ganzen engeren Passgebietes, vor allem des Livinentales zu verstehen. Mit einer ausserordentlichen Zähigkeit wissen die Urner ihre Miteidgenossen von der Bedeutung der ennetbirgischen Handels- und daraus erwachsenden Kriegspolitik zu überreden. Im Jahre 1331 ziehen die drei Waldstätte und Zürich den Talleuten von Urseren zu Hilfe gegen die den Verkehr auf der Gotthardstrasse störenden Bewohner von Livinen und Domo d'Ossola. Aus dem Jahre 1363 ist eine Säumerordnung bekannt, die die Urner und die Leute von Urseren beschliessen. Im Jahre 1402 brechen im Herzogtum Mailand Unruhen aus. Die Sicherheit des Gotthardweges wird gefährdet. Urner und Unterwaldner werden in Varese beleidigt. Im darauffolgenden Sommer ziehen die Urner und Unterwaldner erobernd über den Gotthard und gewinnen das Livinental, das sie gemeinsam verwalten. Im Jahre 1407 sichern sich Uri und Obwalden Zollfreiheiten nach der Lombardei durch ein Landrecht mit den Freiherren von Sax zu Misox, das 1419 erneuert wird. Im gleichen Jahre erwerben die Urner und Obwaldner *Bellinzona* käuflich von den Herren von Sax zu Misox, um sich den südlichen Stützpunkt des bedeutenden Handelsweges für alle Zeiten zu sichern.

Kennst du die Hüter des Tales, die Mythen?  
Feierlich halten ob Schwyz sie die Wacht.  
Sieh ihre Häupter, die leuchtend — erglühten,  
Eh' sie umschattet der Schleier der Nacht!

Steil sind und schroff ihre felsichten Wände —  
Mancher, der kühn sie erklimmen gewollt,  
Fand in den schaurigen Klüften sein Ende;  
Mancher hat blutige Opfer gezollt.

Aber der Sieger, nach mutigem Klettern,  
Staunt über Seen und Wälder und Trift,  
Liest aus der Landschaft gewaltigen Lettern  
Gottes erhabene Schöpfungsschrift!

---

Doch schon im Jahre 1422 entreisst der Herzog von Mailand Bellinzona den schweizerischen Besitzern ohne jede Fehdeankündigung. Die Urner, Unterwaldner, Zuger und Luzerner ziehen rasch über den Gotthard, in etwas zögerndem Marsche gefolgt von den Zürchern. Am 30. Juni kommt es zur entscheidenden Schlacht von Arbedo, in der die Eidgenossen geschlagen werden und den Verlust aller italienischen Eroberungen und Erwerbungen auf sich nehmen müssen. Im folgenden Sommer ziehen 4000 Mann der sieben östlichen eidgenössischen Orte wiederum vor Bellenz, werden aber zum Rückzug gezwungen. Im Oktober wagt sich ein schwyzerisches Freikorps unter Peter Risse nach Domo d'Ossola. Die Eidgenossen ziehen den in bedrängte Lage geratenen Schwyzern zu Hilfe. Ein erster Waffenstillstand führt 1426 zum Frieden und zum ersten mailändischen Kapitulat, in welchem der Herzog für zehn Jahre Zollfreiheit auf allen Strassen durch Livinen, Bellenz, Varese nach Mailand gewährleistet. Doch schon im Jahre 1440 ziehen die Urner in die Leventina und erobern das Tal neuerdings. Im zweiten Mailänder Kapitulat wird diese Eroberung vom Herzog anerkannt. Das Livinental geht in den Besitz Uris über. Im Kapitulat des Jahres 1450 werden die Eidgenossen

TUNNEL-  
DURCHSTICH  
AM  
GOTTHARD

Jahrlang im feuchten, im finsternen Stollen  
Hämmern und Bohren und Pickelschlag;  
Berstender Minen grund-schütterndes Grollen —  
Menschliche Arbeit, tief, tief unter Tag!

Doch in den Herzen lebt köstlich ein Wissen:  
Auch von der anderen Seite her  
Wird in den Bergeib der Werkgang gerissen —  
Brüder, sie nähern allstündlich sich mehr.

Endlich das lange erwartete Zeichen!  
Was sie noch trennte, fällt polternd und dumpf:  
Helden der Arbeit die Hände sich reichen!  
Helden der Arbeit, sie feiern Triumph!

---

von allen Zöllen und Abgaben in Bellinzona befreit, im Kapitulat des Jahres 1467 wird das Livinental den Urnern für alle Zeiten zugesichert, den Eidgenossen aber freie Einfuhr bis zum Stadtgraben von Mailand gewährt. Nach der Ermordung des Herzogs Galeazzo Maria Sforza schliesst die Herzogin Bona mit ihrem unmündigen Sohn Johann Galeazzo Sforza ein neues Kapitulat vom 10. Juli 1477, in dem Livinen als Urnerbesitz bestätigt wird. Doch sehr rasch tauchen neue Zerwürfnisse auf; die Urner beklagen sich gegenüber Mailand über diplomatische Umtriebe und über lokale Streitigkeiten wegen der Benützung der Kastanienwälder bei Iragna und Lodrino. Im November 1478 ziehen die Urner, gefolgt von den Eidgenossen, in der Gesamtzahl von 10,000 Mann neuerdings über den Gotthard. Hans Waldmann und Adrian von Bubenberg sind ihre Führer. Sie belagern Bellinzona. Nach längeren Unterhandlungen zieht sich das Hauptheer unter Zurücklassung einer Sicherungstruppe zurück. Am 28. Dezember siegen die Leventiner und die kleine Schar der Eidgenossen in der denkwürdigen Schlacht von Giornico über das mailändische Heer. Die Urner nützen diesen Sieg im Januar 1479 aus durch die Eroberung des Blenio-ales und von Biasca. Der Friede im Herbst 1479

Ueber die mächtigen Bahnviadukte,  
Wo sich Grösse mit Kühnheit gepaart,  
Jagt der geschwinde, der kraftstromdurchzuckte  
Gotthardexpress in brausender Fahrt.

## GOTTHARD- EXPRESS

Kennst du die schönen, sacht-federnden Wagen?  
Liessest du einmal, ins Polster gelehnt,  
Froh zu den südlichen Seen dich tragen,  
Die du im Taumel der Städte ersehnt?

Unvergesslich bleibt dir solch' Reisen,  
Das dir kein Rauch und kein Schütterren vergällt,  
Beinah, als dürftest im Flugzeug du kreisen  
Ueber der sonnig-aufschimmernden Welt. . .

---

bestätigt die Vorteile der früheren Kapitulat. Uri behält das Livinental, muss dagegen Blenio und Biasca an Mailand zurückgeben.

Von nun an weiten sich die kriegspolitischen Gesichtspunkte der Eidgenossen. Sie nehmen Anteil an der grossen europäischen Politik, mischen sich in den Kampf um Mailand durch die Anlehnung an Frankreich. Nach dem Verrat von Novarra lassen sich die Urschweizer im Vertrag von Arona (1503) durch Ludwig XII. Bellinzona, Blenio, Isonne und Medeglio sichern.

Im grossen Pavierzug des Jahres 1512 wussten sich die Eidgenossen auch ihre eigenen handelspolitischen Interessen zu sichern. Die Urkantone gewannen Domo d'Ossola, das Eschental, Mendrisio, Balerna, Locarno und Lugano und konnten damit die Sicherung des Gotthardpasses unter einer Hand feiern. Der Erfolg war ein endgültiger, trotz den grossen Enttäuschungen in der hohen Kriegspolitik der Eidgenossen, die mit Marignano einen denkwürdigen Abschluss fand.

Der Gotthardpass sollte für alle Zukunft den Schweizern gesichert sein. Im Jahr 1798 wurden die ennetbirgischen Vogteien der Urkantone als eigener

AN DER  
TOSENDEN  
REUSS

Hoch am Gotthard den Gletschern entflossen,  
Stürzen die eisigen Wasser zu Tal,  
Wie eine Herde von schäumenden Rossen . . .  
Hörst du den dröhnenden Donnerchoral?

Braust eine Orgel, von Berggeist getreten?  
Stimmengewaltig erfüllt es dein Ohr.  
Tobend im Flussbett, im felsblockbesäten,  
Gischten die tosenden Fluten empor.

Aber ihr wildes Grollen und Gären  
Endet des Sees stille Geduld:  
Trotzige Jugend will mählich sich klären,  
Reifen zur Milde nach Wirrsal und Schuld!

---

Kanton Tessin jenseits des Gotthards dem Bundesstaate einverleibt.

Wenn wir bedenken, dass schon im XIV. Jahrhundert der Verkehr auf der Gotthardstrasse mit 16,000 Menschen und 9000 Pferden berechnet wurde, dann verstehen wir auch die Sorge um die Instandhaltung des Weges, um die Ordnung der Säumerverhältnisse auf dem Paß und die verschiedenen Susten, die Lagerhäuser, die sich von Reiseetappe zu Reiseetappe als notwendig erwiesen. Solche Susten kennen wir aus dem alten Luzern, bei der Peterskapelle gelegen, in Brunnen, Flüelen, Silenen, Urseren. Die Säumerordnungen regelten das Anweisen, Abnehmen, Schädigen, Vergüten, Zahl und Gewicht der Warenballen, sowie den Lohn, die Kehrordnung und Ersatzpflicht der Fuhrleute. Säumerstationen waren Flüelen, Airolo, Giornico und Bellinzona. Als Hauptgut des Transportes und der Zölle kommen für diese Zeiten in Betracht: Seide, Leinwand, Wolle, Leder, Vieh, Lebensmittel, Wein aus Italien und Griechenland, Spezereien, Salz, Korn, Hafer, Oel und Butter, Käse, Hausgeschirre, Metalle.

Ueber den Personenverkehr, seine Annehmlichkeiten und Schwierigkeiten berichten die verschie-

denen Itinerarien weltreisender Ritter, frommer Pilger aus dem XV. und XVI. Jahrhundert. Das Hospiz auf der Passhöhe, das mit dem Patronate dem Berge den Namen gab, mochte diesen Wanderern erwünschte Unterkunft bieten. Seine Weihe durch Bischof Galdino von Mailand († 1176) bestätigt wiederum die sehr frühe Inanspruchnahme des Gotthardweges.

Seit dem Beginn des XIV. Jahrhunderts wird ein einheitlicher Saumweg von Altdorf bis nach Bellinzona begangen worden sein. Diese heute noch vielfach erkennbare Strasse führte von Altdorf über Attinghausen, Erstfeld, Amsteg, Ried, Meitschlingen nach Göschenen, wo sie in die wilde Schlucht der Schellinen eintrat. Hier führte sie über die Teufelsbrücke und die stiebende Brücke. Letztere zog sich als ein von Ketten getragener Holzsteg um die senkrechte Felswand des heute vom Urnerloch durchbohrten Kilchbergs herum. An seinem oberen Ende betrat man den Talboden von Urseren. Ueber die Säumerpfade des Gotthardmassivs bis hinüber nach Airolo fehlen heute die Angaben, sie mögen auch je nach den Erfahrungen der Jahre ihre Abweichungen erlebt haben. Aus dem oberen Livinentale führte der Weg rechts hinauf nach Prato und Dalpe hoch über der Schlucht des Monte Piottino, dann steil hinunter nach Faido. Von da folgte er dem Tessin über Giornico nach Biasca und Bellinzona. Schon um 1297 soll der Saumpfad auf eine Breite von 3 Metern mit Granitplatten belegt worden sein. Aus dem Ende des XVI. Jahrhunderts liegen Berichte vor über die Befahrung des Gotthardpasses mit Reisewagen (1574). Um die Mitte des XVII. Jahrhunderts wurde die Strasse neu gepflastert und auf eine Breite von 5 Metern erweitert. Im Jahre 1707 beschloss Uri die Durchbrechung des Urner Loches

als Ersatz für die stiebende Brücke. Pietro Moretini aus Locarno hat den Tunnel um die Summe von 8149 Urner Gulden ausgeführt.

Der mit dem beginnenden XIX. Jahrhundert einsetzende Fremdenverkehr in der Schweiz hatte nach besseren Strassen vor allem im Gebiete der Alpen gerufen. Simplon, St. Bernhardin und Splügen wussten diesem Bedürfnis rasch zu entsprechen. Uri und Tessin nahmen deshalb den Bau der Gotthardstrasse in Angriff. Von Flüelen bis Amsteg bestand bereits eine Fahrstrasse. Am 8. Dezember 1817 beschloss die Tessiner Regierung die Erstellung der Teilstrecke Giornico-Airolo, während die Urner Landsgemeinde vom 3. Mai 1818 den Ausbau Amsteg-Schellinen guthiess. Der in Wien herangebildete Altdorfer Karl Emanuel Müller übernahm den endgültigen Bau. Im Jahre 1826 beschlossen die Kantone Uri, Luzern, Basel, Solothurn und Tessin die gemeinsame Durchführung der neuen Fahrstrasse bis an die italienische Grenze mit einem Gesamtkostenaufwand von mehr als einer Million Franken. Karl Emanuel Müller war bei seinen neuen Anlagen nebst der technischen Leistung besonders auch auf die Wahrung der landschaftlichen Schönheiten bedacht, was ihm heute noch von tausenden von Passanten und Befahrern der Strasse in den verlockenden Süden verdankt wird. Der Jahresverkehr des Postdienstes auf dieser neuen Strasse steigerte sich bis auf 70,000 Personen.

Wo einst der Säumer auf mühsamen Wegen  
Ueber den Berg seine Lasten gebracht,  
Fahren heut' Züge sich donnernd entgegen,  
Tauschend die reiche, vielfältige Fracht.

Kohlen, die schwarzen Diamanten, und Eisen,  
Stahl und Maschine, sie rollen nach Süd —  
Und nach dem Nordland, dem kühleren, reisen  
Früchte und Wein, von der Sonne durchglüht.

Wo die Gefahr einst den Säumer umgraute,  
Wenn in den Lüften das Föhnlied erklang,  
Zieht durch den Berg sich der sichergebaute,  
Völkerverbindende Schienenstrang!

---

## 2. Der Bau der Gotthard-Bahn und die Elektrifikation.

Nachdem die Ost- und Westalpen im Semmering (1854), im Brenner (1867) und im Mont-Cenis (1871) bereits ihre durchgehenden Bahnlinien erhalten hatten, durfte der Gotthard, wollte er seine Welt-handels- und Verkehrsbedeutung wahren, nicht zurückstehen. Allerdings stand er im Zeitpunkt dieser Ueberlegungen nicht konkurrenzlos da. Die Bündner wehrten sich mächtig um die Bahnerschliesung eines ihrer grossen Pässe. 1860 ernannten die Gotthardfreunde ein Aktionskomitee, das einen ersten Bauplan der Bahn entwerfen liess und mit den Behörden des In- und Auslandes Fühlung nahm. 1863 kam eine aus 15 Kantonen und den beiden grössten schweizerischen Eisenbahngesellschaften bestehende Gotthard-Vereinigung zustande, welcher Regierungsrat Zingg von Luzern und Alfred Escher von Zürich als hervorragende Propagandisten angehörten. Im Jahre 1866 erklärte sich die italienische, 1869 die preussische Regierung zugunsten des Gotthard und noch im selben Jahre kam der Gotthardvertrag zwischen der Schweiz und Italien zustande. Am 28. Oktober 1871 schloss sich das neuerstandene deutsche Reich dem Vertrag an.

AUF DEM  
FRIEDHOF  
VON  
GÖSCHENEN

Barhaupt tritt näher! Hier sind sie begraben,  
Die für das Werk, das drei Völker vereint,  
Werkend im Stollen geopfert sich haben,  
Bitter von Müttern und Kindern beweint.

Manchen hat Steinschlag im Tunnel getötet,  
Mancher hat — weichend dem Zorn der Natur —  
Sterbend die Schienen mit Herzblut gerötet,  
Eh sie der donnernde Dampfzug befuhr.

Der du enteilst nach den lockenden Zielen,  
Dankbar entblösse in Ehrfurcht dein Haupt,  
Denke der Opfer, die heldenhaft fielen,  
Weil sie dem Siegruf der Arbeit geglaubt!

---

Die Baukosten wurden auf 187 Millionen veranschlagt, von denen die drei Staaten 85 Millionen à fonds perdu übernahmen, während der Rest in Aktien und Obligationen aufzubringen war. Am 6. Dezember 1871 konstituierte sich zu Luzern die Gotthardbahngesellschaft unter dem Präsidium von Dr. Alfred Escher und unter der Bauleitung von Oberingenieur Herwig aus Karlsruhe. Den Bau des grossen Gotthardtunnels überantwortete man dem bekannten Genfer Louis Favre, der sich verpflichtete, ihn im Zeitraum von 8 Jahren zu erstellen.

Im Juni 1872 begannen bereits die Arbeiten des Tunneldurchbruches in Göschenen und im Juli in Airolo. Die tessinischen Teilstrecken wurden innert 2 Jahren fertiggestellt. Ende 1875 aber zeigte es sich, dass die budgetierten Bausummen niemals ausreichen würden. Gerwig trat von der Leitung zurück; der an seine Stelle tretende Oberingenieur Hellwag errechnete eine Mehrkostensumme von 102 Millionen. Durch Einsparungen, eingleisige Anlage und Verschiebung des Ausbaues Luzern-Arth-Goldau, welche Linie vorerst über Rothkreuz umfahren werden konnte, liessen sich diese Mehrauslagen auf 40 Millionen reduzieren.

Tief in des Berges granitem Schosse  
Krümmt sich der kunstvolle Kraftweg zum Kreis,  
Biegt sich die Fahrbahn, die kühne, die grosse.  
Für das schmale, das schimmernde Gleis.

KEHRTUNNELS  
AM  
GOTTHARD

Aus dem nebelverhangenen Tale,  
Aus der Dörfer traumlieblicher Ruh  
Geht es in steilgeschlungner Spirale  
Eis-umschimmerten Firnen zu.

Blieb noch ein Rest dir von staubnahen Dingen?  
Ueber sie schraubt sich die brausende Bahn . .  
O, so zu schweben in steigenden Ringen!  
O, so dem Glanzreich der Sonne zu nah'n!

---

Die Gesamtkosten beliefen sich darnach auf 227 Millionen Franken, von denen der vierte Teil allein auf die Erstellung des Gotthardtunnels entfiel. Am 19. Januar 1879, nach hartem Kampfe mit den Gotthardgegnern, gewährte das Schweizervolk durch ein eigenes Gesetz die Nachtragssubvention an die Mehrkosten. Alfred Escher war inzwischen, nachdem das Werk allseitig gesichert war, vom Präsidium der Bahndirektion zurückgetreten. Am 29. Februar 1880, vormittags 11 Uhr 15 erfolgte im grossen Tunnel der Durchstich.

Wenn man bedenkt, dass die damalige Zeit noch keineswegs mit den Mitteln der Technik und der Messungen ausgestattet war, wie dies heute der Fall ist, dann müssen wir die Tatkraft jener führenden Männer bewundern, die den damals längsten Tunnel der Erde von rund 15 Kilometern in so glücklicher Durchführung vollendeten. Allerdings forderte das Werk auch Menschenopfer. Zu den bedauerlichsten Opfern nicht der Technik, wohl aber seiner Arbeitslast, zählte man den genialen Louis Favre selbst, den am 19. Juli 1879 im Innern seines Tunnels der Herzschlag traf. Sein Gedenken ist auf dem Friedhof von Göschenen mit demjenigen der Gotthardopfer in schlichtem Denkmal vereinigt. Nebst dem Haupt-

KRAFTWERKE  
AM  
GOTTHARD

Amsteg und Ritom! Im Nord und im Süden  
Wandelt sich Wasser in heimliche Kraft,  
Dass nicht die rollenden Räder ermüden,  
Dass nicht der stählerne Renner erschlaft.

Rastlos rotieren die grossen Turbinen,  
Stampfen die Kolben bei Tag und bei Nacht.  
Zahn greift in Zahn, um dem Ganzen zu dienen  
Auch das Geringe hat Teil an der Macht.

Amsteg und Ritom! Es führt dich der Wagen  
Schnell an den herrlichen Werken dahin.  
Denke der Kraft, die dich zielwärts getragen!  
Denk' der Erbauer mit dankbarem Sinn!

---

tunnel weist die Bahn auf schweizerischer Strecke  
noch weitere 55 Tunnels auf mit einer Gesamtlänge  
von rund 40 Kilometern.

In den 4 grossen Tunneln bei Wassen steigt die  
Bahn um 111 m, in den 4 Kehrtunneln der Leventina  
fällt sie um 142 m. Die Bahn zählt zudem 32 Brücken,  
10 Viadukte und 24 Uebergänge. Die meisten dieser  
Brücken sind hervorragende Werke der Technik in  
Eisen und Steinkonstruktion. Zu den bedeutend-  
sten Leistungen zählen die Kerstelenbachbrücke  
samt Viadukt bei Amsteg (138 m lang und 54 m  
hoch), die Reussbrücke oberhalb Amsteg (77 m lang  
und 78 m hoch), die mittlere Meienreussbrücke, wohl  
das imposanteste Werk der Bahn (65 m lang und  
79 m hoch), dann die kühnen Bauten des südlichen  
Teiles, die Stalvedrobrücke (50 m lang), die Dazio  
Grande-Brücke, die Pianotondobrücke mit Viadukt  
in der Biaschina (104 m).

Zu den technischen Höchstleistungen zählen natür-  
lich die verschiedenen Gruppen der Kehrtunnels, die  
die Höhendifferenzen der Talstürze zu überwinden  
hatten. Sie lösen auch heute noch stets die Bewun-  
derung der Bahnfahrer aus.

Farbige Häuser, verschwiegene Lauben . . .  
An der regenverwaschenen Wand  
Hängen die blauen Tessinertrauben,  
Reifend im sengenden Sonnenbrand.

## TESSINER DORF

Zwischen Hühner- und Taubenschwärmen  
Spielen Kinder mit pechschwarzem Haar.  
Laut schallt ihr fröhliches Lachen und Lärmen;  
Lang noch verfolgt dich die jauchzende Schar.

Irgendwo wartet ein lauschiges Grotto;  
Werbende Düfte, sie laden dich ein:  
Koste, du Wanderer, das gute Risotto!  
Trinke den kühlen, den purpurnen Wein!

---

So stand nun das gewaltige Werk der Gotthardlinie im Dienste des internationalen Verkehrs als eine Grosstat menschlicher Kraft und Ueberlegenheit. Ihre Auswirkung wuchs von Jahr zu Jahr, so dass das Schweizerland es gerne gesehen hätte, wenn diese Hauptverkehrsader ganz im Besitze des Bundes gewesen wäre. Gleich zu Beginn des Jahrhunderts tauchten die Bestrebungen eines Rückkaufes der Bahn auf. Nach jahrelanger Diskussion in der Oeffentlichkeit wurde der Gedanke reif zu einer Abstimmungsvorlage und am 1. Mai 1909 konnte die Bahn als Eigentum des Bundes dem Betriebe der Bundesbahnen eingegliedert werden.

Die technischen Wunder der Gotthardbahn erfuhren im neuen Jahrhundert noch eine Steigerung durch die Elektrifikation. Der Genuss der idealen Bergfahrt sollte noch viel reiner und ungetrübter werden. Dass bei der Elektrifikation die wirtschaftlichen Ueberlegungen der Befreiung vom Kohlenbezug aus dem Ausland, der Verwertung eigener Kraft und vor allem die gesteigerte Leistungsfähigkeit im Personen- wie auch im weit ergiebigeren Güterverkehr die vorherrschende Rolle spielten, liegt auf der Hand. Im Jahre 1903 wurde eine schweizerische Studienkommission ins Leben gerufen, der

## BELLINZONA

Ueberdauernd der Zeiten Stürme,  
Grüssen von Hügeln, du schönes Bellenz,  
Uns deiner Burgen stolz-ragende Türme,  
Lieblich umleuchtet vom südlichen Lenz.

Und in der Stadt, unter kühlen Arkaden,  
Spinnt ein verzaubertes Märchen uns ein.  
Rauchgeschwärzte Tavernen laden  
Durstige Wanderer zum funkelnden Wein.

Aber schon wartet das Stahlband der Schiene,  
Summt in den Drähten der fiebernde Klang.  
Schwingend im Sturmtakt der schnellen Maschine,  
Folgt uns, Bellenz, ein Erinnern noch lang!

---

die Aufgabe zufiel, die Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen nach technischen und finanziellen Gesichtspunkten zu prüfen. Nach den Berichten dieser Kommission, die für den Betrieb der Bahnen den Einphasen-Wechselstrom mit niedriger Periodenzahl und hoher Spannung (10,000—15,000 Volt) als geeignet und finanziell vorteilhaft erklärten, erhielt die Generaldirektion der Bundesbahnen den ersten Kredit für die Elektrifikation der Strecke Erstfeld-Bellinzona und für den Bau der Kraftwerke Ritom und Amsteg. Leider wurden die begonnenen Arbeiten durch den Ausbruch des Weltkrieges wesentlich verzögert. Doch konnte der elektrische Betrieb der Gotthardlinie in den Jahren 1920—22 auf einzelnen Teilstrecken eingeführt werden. Im Jahre 1924 wurde die elektrische Traktion bis nach Basel fertiggestellt, so dass seit Mai 1924 die ganze Gotthardlinie von Basel bis Chiasso sich dieser Neuerung erfreut.

Die Speisung dieses Netzes von rund 400 km Länge besorgen die beiden Kraftwerke Amsteg und Ritom. Das Kraftwerk Amsteg benützt das Wasser der Reuss mit seinem Gefälle vom Pfaffensprung bis Amsteg. Im Sommer übernimmt es die gesamte Stromlieferung, während beim Kraftwerk Ritom in

dieser Zeit das Wasser im Stausee aufgespeichert wird, um bei niederem Wasserstand der Reuss, namentlich im Winter, die beim Kraftwerk Amsteg fehlende Energie zu decken.

Ein Besuch dieser beiden grossangelegten Kraftwerke überzeugt auch hier von der überlegenen Kunst unserer Elektroingenieure, die in den Maschinenhallen die wuchtigen Turbinen mit den Generatoren zu einer Einheit kuppeln, aus der sie die in elektrische Energie umgewandelte Kraft des Wassers in die Umformer- und Sicherungsräume leiten, von wo sie entweder direkt an die zu bedienenden Teilstücke der Bahnstrecke abgegeben wird, oder aber in Hochspannungsleitungen zu den verschiedenen Unterwerken von Melide, Emmenbrücke, Olten, Sihlbrücke, Gossau und Rapperswil geleitet wird, die sie ihrerseits wieder auf die Nutzspannung ihrer Bahnstrecken umformen.

Das Amsteg-Werk besitzt 6 solcher Maschinengruppen, wovon 1 Gruppe die überschüssige Wasserleistung der Reuss für Industriezwecke nutzt, während 5 Gruppen für die Bahnenergie bereit stehen. Ritom dagegen besitzt 4 Maschinengruppen, die nur den Bundesbahnen dienstbar sind.

Bei der Erweiterung des elektrischen Betriebes auf andere Strecken der Bundesbahnen erhöhte sich auch der Bedarf an Strom. Vernayaz-Barberine sind die Kraftwerke der Westschweiz. Nun sind aber diese Grosskraftwerke der Westschweiz mit denen von Amsteg und Ritom über Rapperswil zu einem ganzen Stromnetz verbunden, so dass jederzeit ein Ausgleich der Stromkräfte auf allen Gebieten der Schweiz stattfindet.

Unsere Bundesbahnen schreiten auch tüchtig mit der Zeit in der architektonischen Haltung ihrer Gebäude an der Gotthardlinie, die mitbestimmend sind beim allgemeinen Reiseeindruck einer Gotthardfahrt. So passen sich die beiden Kraftwerke von Amsteg und Ritom, vor allem in der massiven Hausteingewandung, vortrefflich an die Gebirgslandschaft diesseits und »ennet« dem Gotthard. Die Unterstation Melide ist als ein in Form und farbiger Haltung wohlgelungener »Amtsbau« auf tessinischem Boden zu begrüßen. Manch schwere Sorge aber mochte der Umbau der grossen Bahnhöfe Luzern, Bellinzona, Lugano und Chiasso den Hochbauarchitekten der Gotthardstrecke gebracht haben. In Luzern hat sich die Mässigung des überschwänglichen Barockpompes durch den Flügelneubau wohltuend ausgewirkt im Landschaftsbilde. Bellinzona verlangte eine innere Neugestaltung auf das eidgenössische Schützenfest des Jahres 1929. Auch diese zeigt den modernen Geist einfacher Form zugunsten einer Erleichterung des Dienstes und Verkehrs. Der Bahnhof Lugano steht mitten in solcher innerer Neugestaltung drin. An seiner Stadtfront jedoch spüren wir bereits den Willen des Architekten, bestimmende Horizontalwerte in den ganzen Komplex zu bringen, deren Auswirkung bis weit hinaus auf den See nachzufühlen sein wird. Den imposantesten Eindruck eines neuen Bahnhofes aber erweckt heute Chiasso. Die Innengestaltung ist von einer vorbildlichen technischen und ästhetischen Sauberkeit, die jedem Zweck, heisse er nun Zollabfertigung, Schalterhalle, Beamtenraum oder Restauration seine natürlichste Auswirkung erlaubt, daneben aber auch ein menschlich angenehmes Raumgefühl aufkommen lässt. Dieser neue Bahnhof ist in der Lage, die grössten Gütersendungen, wie etwa Südfrüchtenkondukte, deren dringliche Abferti-

Donnernde Züge, nun mögt ihr enteilen,  
 Zwischen den Bergen, dem Meere zu!  
 Hier will ich rasten und sinnend verweilen,  
 Tage verträumen in sonniger Ruh.

Leis rauscht im Winde der Lago Maggiore;  
 Weich und balsamisch umspielt mich die Luft,  
 Und aus der Gärten verschwendschem Flore  
 Schwingt sich ein süsser, berauschender Duft.

Südwärts den Blick nach Italien gewendet,  
 Lächle den wandernden Wolken ich zu:  
 Sagt mir den Ort, der so Schönes mir spendet,  
 Heimstatt der Maler, Ascona, wie du!

gung durch die Schweiz hindurch nach Deutschland, Holland, England im Interesse der Bezüger, damit aber auch im Lebensinteresse unserer Schweiz als Durchgangsverkehrsstaat liegt, in raschtester Erledigung der Zölle und der Zugkombinationen mit Schnellzugsgeschwindigkeit durch die Schweiz zu leiten. Diese Eilgüterzüge, die sich heute dank der elektrischen Traktion auf 50—60 Wagen steigern lassen, überwinden den Gotthard mit spielender Leichtigkeit, umfahren den Kopfbahnhof Luzern über die Strecke Goldau-Rothkreuz, um in kürzester Zeit die Schweiz an der Nordgrenze zu verlassen. Da dieser Güterverkehr das eigentliche Lebenselement unserer Bahnen bedeutet, verstehen wir die Sorgen der Bahnbehörde, die sich in so mustergültiger Art um die Ausstattung unserer Bahnhöfe müht, erst recht. Mögen diese Anstrengungen in harter wirtschaftlicher Zeit recht bald in einem neuen Aufstieg von Handel und Verkehr ihre innere Rechtfertigung erhalten.

## IM FÜHRER- STAND

An den bewegenden Schaltern und Griffen  
Liegt deine harte, die pflichttreue Hand.  
Wer von den Gästen hat ganz dich begriffen,  
Schweigsamer Werkmann im Führerstand?

Tausend glückhungrige Menschenleben  
Sind auf den Fahrten dir anvertraut —  
Fasst nicht ein Zittern nach dir und ein Beben?  
Hast nicht auch du eine Mutter und Braut?

Fürsten, sie thronen auf purpurnen Kissen;  
Feldherrn, sie ernten den bleibenden Ruhm —  
Dir aber dankt nur dein gutes Gewissen  
Für dein verborgenes Heldentum!

---

### 3. Die landschaftlichen Schönheiten.

Wer an einem frischgrünen Frühlingstag oder im sattfarbenen Herbst nach einem letzten Blick vom Luzerner Bahnhofplatz auf See und Alpen den Gotthardzug besteigt, den umfängt das Gefühl einer wohligen Befreiung. Die Verheissung des Südens, zu dem ihn die komfortable Gotthardbahn führen soll, macht den Reisenden aufnahmebereit für alle sich steigernden landschaftlichen Eindrücke, denen er entgegengeht. Vorerst verlangt die Umfahrung der Stadt Luzern einige Lichtpausen von kurzer Dauer. Just die Zeit, um sich an der Fensterecke nach Verstaung der leichten Ferienbagage zurechtzuräkeln, und schon stürmt der Zug aus der Finsternis des letzten Tunnels heraus, um den Blick freizugeben auf den strahlenden Vierwaldstättersee, der gleich jenseits der gepflegten Fahrstrasse die Ufer des Luzerner Lido bespült. Vom Bürgenstock, der seine tiefen Schatten in die Wasser wirft, schweift unser Blick zum letzten Gruss an den trutzigen Pilatus hinauf, dessen Wetterzeichen den Südländer für diesmal ziemlich ungesorgt lassen. An den feierlich gepflegten Gärten des beschaulichen Meggen vorbei neigt sich der eilende Zug gegen Küssnacht zu, jener stillen Bucht des Vierwald-

Säumend die Bucht vom San Salvatore  
Bis zu den Hängen des Monte Brè,  
Oeffnet Lugano der Sonne die Tore,  
Spiegelt sich lachend im blauesten See.

BLICK  
AUF  
LUGANO

Strahlt nicht die Stadt wie ein einziger Garten,  
Dem der Himmel Erfüllung verlieh?

Weben nicht duftend die rosigen, zarten  
Frühlingsmagnolien den Schleier um sie?

Fern und vergessen sind klanglose Zeiten,  
Da dich der frostige Nordwind umblies —  
Segnend möchtest die Arme du breiten  
Ueber das sonnige Glückparadies!

---

stättersees, die von einer stilleren Zone des grossen Fremdenverkehrs plaudert. Schon steigt die Nordwand der Rigi vor unserem Auge auf und lässt uns umsehen nach den Gestaden des Zugersees, die gerahmt von Kirschblütenpracht der Hänge einen neuen Zauber schweizerischer Landschaft aufquillen lassen. Risch und Buonas auf der einen Seite, Walchwil auf der anderen grüssen als stille Ruhepunkte dieses stimmungsvollen Sees dem eilenden Zuge entgegen. Durch das friedlich bewachsene Schuttgelände vom Rossbergsturz eilen wir Arth-Goldau entgegen, wo die Zürcher Wagen neue Südländhungerige unserem Zugsbestande angliedern. Schon grüssen die beiden trutzigen Mythen ins Tal von Schwyz hinunter, der Lowerzersee spiegelt selbstgefällig die Formen der sagemumsponnenen Schwanainsel. Das markige Schwyz mit seinen währschaftigen Herrnsitzen bleibt links liegen in einem üppigen Baumwald, während wir Brunnen zueilen, um neue Sicht zu gewinnen auf einen Vierwaldstättersee, dessen Eindrucksgewalt sich mit jedem Ausblick der Axentunnels steigert. Seelisberg betretet aus vornehmer Höhenlage die gegenseitige Ausblickswelt. Unten am Wasser aber kündet der Schillerstein jene stillen Orte schweizerischer Gründungsgeschichte. Das Rütli winkt aus waldigen

## LOCARNO

Durch die grünen Kastanienfächer  
Schaust von Madonna del Sasso herab  
Du auf Locarnos Piazza und Dächer. . .  
Weile, du Wanderer! Lass Bündel und Stab!

Kennst du die Palmen am Weg nach Brissago?  
Kennst du der Gärten Kamelienflor?  
Zwischen Oliven lächelt der Lago  
Blau wie aus innigen Träumen empor.

Atme die Düfte, die wonnig dich streifen!  
Von deinen Wünschen blieb keiner versagt,  
Und es kommt dir ein lachend' Begreifen,  
Dass hier die Herren Europas getagt!

---

Umfassungen zu uns herüber und schon öffnen sich die abseitigen Schluchten zum Isental, in dem die Maler von Luzern so gern den Staub der Stadt vergessen. Zwischen kahlen Wänden der Bergseite unserer Fahrtrichtung lacht auf einmal das geschützte Sisikon, dem ein Frühling von ganz besonderer Blütengewalt zu eigen ist. Und wie wir des wuchtigen Massivs des Uri-Rotstockes sichtig werden, gönnt sich auch der Schnellzug ein kurzes Verweilen am Capolago des Sees, Flüelen genannt. Seine Kirche grüsst sinnvoll vom nahen Hügel herab. Wir nehmen stillfrohen Abschied vom Vierwaldstättersee, in der Vorahnung der südlichen Gestade von Lugano, Gandria, Morcote, Locarno, Ascona.

Von Flüelen weg bekundet unsere Kraftmaschine recht energischen Willen, die Höhendifferenzen der kommenden Fahrt möglichst spielend zu überwinden. Sie saust an Altdorf, seinem Kapuzinerklösterchen mächtig vorüber, gestattet uns nur rasche Einblicke ins Schächental, lässt uns die kommende Wildnis steinerner Gefilde ahnen mit Ausblicken nach rechts und links gegen Spannort und Windgälle. Noch grüssen uns in der Ebene die reichen Matten mit friedlich weidendem Vieh, ein letztes Stück Mittelland mit seinem gepflegten Heimwesen,

Kennst du die riesigen, braunen Kolosse?  
Gotthard-Lokomotiven sind's;  
Renner der Berge, elektrische Rosse,  
Schnell wie der sausende Flügel des Winds.

## GOTTHARD- RIESEN

Mit drei zyklopenhaft glotzenden Lichtern  
Jagen sie aus dem Tunnel heraus,  
Dass du erschrickst wie vor Urweltgesichtern,  
Nächtens noch träumend von spukendem Grau.

Doch wenn sie stehen, dann läuft's wie ein Beben  
Durch ihren Stahlleib, der Grosses geschafft,  
Und du bestaunst ihr verhaltenes Leben,  
Ahnend die heimlich vibrierende Kraft.

---

gutem Baumstand und ergiebigem Jahresertrag. Mit der Einfahrt in Erstfeld kündigt sich die Bergwelt an. Ein weiter Bahnhof mit grossen Geleiseanlagen ermöglicht die Zusammenstellung von mächtigen Güterzugsschlangen, die für den Transitverkehr über die Höhen des Gotthard berechnend zusammengekoppelt werden. Der kurze Halt erlaubt dem Reisenden einen raschen Blick ins Erstfeldertal, hinauf zum Schlossberggletscher. Durch das alte Silenen hindurch, ein kleines Bauernparadies mit grosser Streuung der Gehöfte und freundlicher Umhegung der Baumgärten, verengert sich die Talsohle, die in Amsteg die beiden Kraftwerke, das grosse Amstegwerk der Bundesbahnen und das kleinere der Centralschweizerischen Kraftwerke, schon nahe an die Reuss rückt. Von links her winkt der Eingang zum berühmten Maderanertal, dem erlesenen Ferienort für Feinschmecker der Touristik und der Küche.

Links und rechts zeigen die engen Wandungen des Haupttales die wuchtigen Leitungsrohre, in denen die wilde Kraft der Bergwasser von Menschenhand gebändigt zu Tal stürzen, um sich in den Kraftwerken umzaubern zu lassen in mächtigen Antrieb unserer Schnellzugslokomotive und tausend andererutzkräfte.

BRÜCKEN  
AM  
GOTTHARD

Ueber die klaffenden Schluchten und Schlünde  
Weit die gewaltige Brücke sich spannt.  
Felsen und wildbachdurchdonnerte Gründe  
Halten dein staunendes Auge gebannt.

Sieh, wie der Tiefe die Pfeiler entwachsen,  
Sieh, wie Granit sich verbindet dem Stahl,  
Sicher zu leiten die dröhnenden Achsen  
In das gesegnete, südliche Tal.

Brücken am Gotthard, gigantisch geschwungen,  
Wunder von Werkhand und schaffendem Geist!  
Hell sei und jubelnd das Lied euch gesungen,  
Das euch wuchtige Schönheit lobpreist!

---

Ueber mächtige Brücken stürmt unser Südländ-  
streber ratternd und tosend hinweg, lässt uns links  
und rechts die Höhendifferenzen zum Grundlauf der  
Reuss ermessen. Die Vegetation beginnt dürftiger  
zu werden. Der dräuende Bristen, der als Talwäch-  
ter des unteren friedlichen Reusstales dasteht, ist  
unmissverständlicher Verkünder, dass nun Stein und  
Fels die Oberhand gewinnen und dass die sanft-  
grünen Matten des bald erklommenen Wassen als  
letzte Grüsse diesseitiger Bodenkultur zu werten  
sind. Die Bahn lässt uns diesen Alpenduft von Was-  
sen in wundervoller Steigerung des landschaftlichen  
Bildes und im Vollgenuss der prächtigen Lagerung  
des Kirchleins auf dem stets aus höherer Sicht ge-  
nossenen Dörfchens einatmen. Die mächtigen Kehr-  
tunnels bewirken hier Wunder des topographischen  
Erlebens dieser hochalpinen Mulde. Aber schon  
eilen wir weiter, erkennen neben der schaurigschö-  
nen Grossartigkeit der starren Felsmassen nochmals  
den Fleiss des Urner Unternehmers, der hier oben  
die schweren Hausteine aus den Hängen sprengt,  
um sie dann für jene Architekten und Bauherren  
ins Land hinauszubringen, die noch nicht alles und  
jedes Bauen dem Beton überantworten, sondern  
heimatliche Baugesinnung aus den heimatlichen Bau-  
stoffen herholen. Dieser Gotthardgranit ist ja wohl

von unbestechlicher Würde als König unserer schweizerischen Bausteine. Seine fast sprichwörtliche Härte entzieht ihn allerdings dem Formerwillen des künstlerisch gestaltenden Bauplastikers. Seine Tönung selbst ist ein Ausdruck unnahbarer Strenge. An den Kraftwerken von Amsteg und Ambri-Piotta, an der Kirche von Gurtellen mag man sein Wirken als Baustoff, als stolze Baumasse erkennen.

In rascher Fahrt, stets höher strebend, wird diese enge Felsenparade bis Göschenen durchfahren. In Göschenen selbst, knapp vor dem Eingang zum gewaltigen Gotthardtunnel, winkt auf der einen Seite das berühmte Bahnhofbuffet, in dem sich ein Schweizer Schriftsteller einst mit den Gästen aus aller Welt umtat. Trotz Speisewagen liebt es der Reisende, hier noch rasch zwei Schritte auf diesseitigem nördlichen Boden zu tun, seine von der Fahrt etwas verschlafenen Glieder zu recken und dem Ruhm des Buffet seine Kennerehre zu erweisen. Mit sanftem Anzug entführt uns die Elektrische dem letzten Blick ins Hochtal, und verkriecht sich sofort im dunkeln Schacht des Gotthardtunnels. Nun sitzen wir still in der Wagenecke, lassen den Rhythmus des Rades auf unser Unterbewusstsein spielen, erholen uns vom Staunen ob der gewaltigen Hochgebirgswelt und sammeln unsern Geist für die Aufnahme der verheissenen Eindrücke des Südens, denen wir mit unbekümmerter Geschwindigkeit des Zuges entgegeneilen. Nach viertelstündiger Fahrt durch den gewaltigen Berg lichten sich die Wandflächen des Tunnels, die schwankenden Leitungen von Telephondrähten, die uns in Augenhöhe begleiten, werden immer deutlicher und mit einem Male lacht uns das südliche Hochtal von Airolo im Strahlenglanz der Sonne entgegen. Noch will uns die Natur nicht überfallen mit den Darbietungen des klas-

sischen Südens. Noch hält sie uns im Banne der steinigen Felswände. Am Bahnhofs von Airolo steht in mächtig gefügten Quadern das neue Gedenkzeichen der Arbeiter vom Gotthardwerk, mit künstlerischem Schmuck nach dem Werke „il lavoro“ von Vincenzo Vela und einer sinnvollen Inschrift. In befreiender Fahrt stürzen wir nun durch Klüfte und Hochtäler hinunter, grüssen in Ambri-Piotta den stolzen Bau des Kraftwerkes, das Tessiner Lungen-Sanatorium auf der Höhe des Wasserschlosses und lassen unsere Blicke hinaufgleiten zu den kleinen Dorfhöckern, hinter denen der Ritomsee die Kraft des Winters spart.

Noch bleibt die Vegetation beschränkt auf hochgebirgliche Flora; Steinbrüche mit leichten Schutzzelten gegen Sonne und Regen künden auch hier den Willen des Menschen, in stiller Alltagsfron die harten Gaben dieses Bodens zu nutzen.

In Rodi-Fiesso sind wir an der ersten grossen Sturztreppe der Leventina angelangt. Mit der Selbstverständlichkeit unseres heutigen Augengenussses lassen wir uns durch die Kunst der Ingenieure hinein-führen in die Kehrtunnels, deren jede Verdunklung unsere Spannung erhöht für neue Ausblicke der gewaltigen Klüfte des Monte Piottino. Nach der zweiten Kehre im Berginnern eröffnet sich uns das Hochtal von Faido. Schon menschlicher berührt uns diese weichere Gegend mit ihren ersten Bauten südlichen Gepräges. Wir fühlen uns der Strenge des Steinmassivs enthoben, gleiten an grünen Matten entlang und sehen, wie sich das Leben der Menschen und Tiere vom Druck der Gebirgswelt entlastet zu freierem Walten und froherem, ungesorgterem Wandel. Links und rechts stürzen die Frühlingsbäche in drol-

Rasch trinkt dein Auge buntwechselnde Bilder:  
Farbige Dörfer entleuchten dem Grün.  
Sieh, die Kastanien! Die Landschaft wird milder;  
Ueppiger wird in den Gärten das Blühn.

Giornico's sonnige Rebenterrassen  
Bieten den brennenden Strahlen sich dar.  
O, so vom Licht sich begnaden zu lassen!  
O, so zu reifen am Sonnenaltar!

Lächelnd gedenkst du der herbstlichen Stunde,  
Ahnst in der Kelter das köstliche Gut,  
Freust dich, zu kosten mit durstigem Munde  
Giornico's feuriges Rebenblut!

REBEN  
AN DER  
GOTTHARD-  
BAHN

---

ligen Sprüngen von den halb bewachsenen Hängen. Die Steinbrüche der tessinischen Industrie werden gegen Lavorgo hin mächtiger, industrieller und grosszügiger und zeigen auch hier den Unternehmerwillen gepaart mit dem einfachen Arbeiterdienst des genügsamen Volkes. Die Ueberwindung der zweiten Talstufe, der Biaschina zwischen Lavorgo und Giornico, lässt uns nochmals die Kunst der Ersteller unserer Gotthardbahn nachfühlen in stets wechselnden Ausblicken auf die verschiedenen Stufen dieser Felstreppe.

Mit einem Male aber empfängt uns nun der wahre Süden. Die Reben schlingen sich auf den steinernen Pergolapfosten, jedes Gelände sorglich umhegt von steinplattengesteckten Umfriedungen. Die kleinen Bahnhäuschen der Strecke senden uns die Grüsse der üppiger werdenden Flora entgegen, die Ebene weitet sich, der Blick streift über die eigenwilligen Flussbette hinüber zu den Kirchlein und Dörfchen der westlichen Hänge. Und was uns der untere Tessin an landschaftlicher Romantik verspricht, das künden bereits die willkürlich krumm gewachsenen Telephonstangen, die die Strassen begleiten und sich nicht kümmern um die strenge Ordonnanz unseres nördlichen Senkbleigewissens.

FAHRT  
AUF DEM  
LANGENSEE

Bunte Wimpel flattern im Winde;  
Hell tönt Musik durch das festliche Schiff,  
Und die Wellen, sie rauschen gelinde,  
Da sie zum Spiele die Brise ergriff.

Kurz ist ein Tag, und er kommt dir nicht wieder,  
Wenn sein betörendes Leuchten entschwand.  
Blau sinkt und traumleis die Dämmerung nieder;  
Schwänen gleich kehren die Barken zum Strand.

Still wird's in Grotto und Trattoria;  
Vom Campanile schallt Ruf zum Gebet,  
Dass Segantinis »Ave Maria«  
Gross vor der feiernden Seele ersteht!

---

Hier folgen nun auch jene historischen Stätten, auf denen die Eidgenossen um dieses herrliche Land gerungen. Wo sich das Tal weitert gegen Bodio zu, da liegt das Schlachtfeld von Giornico, heute friedliches Gelände, auf dem die alten Kirchen mit guten Bauformen romanischer Nachwirkung und mit ungekünstelten, selbstverständlichen Glockentürmen zur Bahn herübergrüssen. Noch ist die Vegetation nicht von jener auffälligen Ueppigkeit, die wir in Lugano und an den Seegestaden bewundern. Noch muss hier der Weinbauer ringen um den Ertrag seines nicht eben saftigen Bodens, der zum grossen Teil den alten Flussläufen des Tessin abgewonnen wurde, soweit es sich um ebenes Land handelt. Und an den Hängen überwuchert der bewachsene oder nackte Fels noch allzusehr, um einer regelrechten Bebauung Zugang zu lassen.

Gegen Biasca weitert sich die Talsohle ganz auffallend. Der Eintritt des Bleniotales, die Einmündung des Seitenflusses und der Seitenbahn machen die stattliche Ortschaft mit reichem Marktverkehr begreiflich. Die Bahn hält sich hier stets auf der linken Seite der Talfahrt und lässt uns die Tessiner Riviera mit den Dörfern Osogna, Claro und Castione auf ihre sonnengebadeten, lichtflutenden landschaft-

Sieh, was im Kampf gegen wilde Gewalten  
Stahlharter Wille des Menschen erreicht!  
Sieh diese Dämme: Sie werden noch halten,  
Wenn, die sie schufen, schon lange verbleicht.

An diesen starken und trotzigten Bauten,  
Ruhend auf Quadern von Gotthardgranit,  
Frühling um Frühling Lawinen sich stauten —  
Keine zerbrach sie und fegte sie mit.

Mag im Geklüfte der Steinschlag sich lösen,  
Wildwasser treiben sein grausiges Spiel —  
Sicher, verschont von der Würghand des Bösen,  
Jagen die Züge vorüber — ans Ziel!

SCHUTZ-  
BAUTEN  
AN DER  
GOTTHARD-  
BAHN

---

lichen Reize erproben. Die Sonne macht sich in diesem Talkessel schon ganz anders spürbar als in den lichten Bergtälern. Hier saugt sie Dünste aus den Delta-Armen des Ticino und steigert die Wärme in feuchter Schwüle zum echt südlichen Klima dieser unteren Talzüge. Gleich nach Castione erblicken wir das Schlachtfeld von Arbedo in der Einfallspforte des Misoxertales. Rasch führt uns der Zug an der alten, oft gefährdeten Kirche von Arbedo vorbei nach Bellinzona, dem Schlüssel des Tessins. Hier ist der Durchgang noch heute verriegelt durch die historischen Schlösser, die in ihrer Dreizahl zur Benennung Uri, Schwyz, Unterwalden verlockten, während sie offenbar ursprünglich aus mailändischer Gegengesinnung gegen die Eidgenossen erbaut waren, später allerdings von den Eidgenossen als Tal-schutz benützt worden waren.

Bellinzona mit seinen wehrhaften Schlossbauten ist aber nicht nur militärischer Schlüssel des Tessinlandes, sondern auch landschaftlicher Auftakt zum eigentlichen Süden, den wir mit der Gotthardbahn suchten. Hier muss sich der Reisende entscheiden, ob er sein Ferienglück dem nahegelegenen Locarno mit Ascona und dem Monte Verità der deutschlandflüchtigen Geister anvertrauen will, ob er zur Ma-

WINTERSPORT  
AM  
GOTTHARD

Leis knirscht der Schnee unter federnden Schritten;  
Eisige Winterpracht hält uns umfasst.  
Siehe, es warten schon Schneeschuh und Schlitten,  
Leicht uns zu tragen durch blendenden Glast!

Wie eine einzige Schlange verschwindet  
Tief unter uns im Tunnel die Bahn.  
Wir aber steigen, der Sonne verbündet,  
Hoch zu den ewigen Firnen hinan.

Leuchtende Gipfel zu allen Seiten,  
Staunen wir talwärts, berauscht und beglückt,  
Hingegeben dem wunschlosen Gleiten,  
Das uns der irdischen Schwere entrückt!

---

donna del Sasso und zum alten Schloss Locarno pilgern oder aber nach Lugano sich wenden will, um sich dort dem stillen Erleben der Seebuchten und der Ausblickpunkte vom Brè, Salvatore oder Generoso zu überlassen.

Wir entscheiden uns diesmal für Lugano, freuen uns der herrlichen Ausblicke von der Nordrampe des Ceneri auf die Bucht von Locarno, erwarten in ungeduldiger Durchfahrt durch den Ceneritunnel die letzte Etappe der nun mit Urgewalt auf uns eindringenden südlichen Vegetation. In rascher Niederfahrt durch Taverne und Manone saust der Zug in den hochgelegenen Bahnhof von Lugano ein. Wir verlassen ihn, der weiterreilt über Chiasso und Como nach Mailand, mit dem stillen Dank für all die herrlichen Wunder der Natur, die er uns vermittelte. Und in egoistischem Streben nach stets neuem Geniessen verlassen wir den Bahnhof, halten still auf der Terrasse, um voll in uns aufzunehmen das in Sonne flutende Rundpanorama vom Salvatore zum Brè, um fast siegerhaft das unter uns liegende Lugano zu überblicken, dessen Häusergewimmel uns frohe Tage der Ferien verspricht mit Genüssen der Natur und Kunst, mit stillen Genüssen seiner tessinischen Küche, mit seinem Nostrano an jedem Strassenwin-

Unter dem Laubzelt der alten Kastanien  
Steht ein verwaschenes Heiligenbild.  
Blau durch das Laubzelt der alten Kastanien  
Lächelnd der Himmel beseligend mild.

IM  
KASTANIEN-  
HAIN

Oeffnete Eden die goldene Pforte?  
Luden die Göttlichen gütig dich ein?  
Traumhaft vergessend der irdischen Worte,  
Wandelst du schweigend im herrlichen Hain.

Unter dem Laubzelt der alten Kastanien  
Löst sich in dir, was da krank war und wund.  
Unter dem Laubzelt der alten Kastanien  
Badet die Seele sich rein und gesund!

---

kel und seinen Kaffeeterrassen, wo der Luganese, unbekümmert um die internationale Welt, seine Politik betreibt, seine Geschäfte abwickelt, wo der Deutsche sein unvermeidliches Pilsner schlürft und der Schweizer es ihm provinzlerisch gleichtut, statt den Eigenwuchs unseres Südkantons hier stillschlürfend zu feiern.

Lugano und Luzern, so verwandt sie sich innerlich sind in ihrer kundigen Anpassung an die Fremdenwelt aller Nationen, in ihrer topographischen Betonung dieses Verkehrselementes durch die Quaianlagen, Kursaal und Hotels am See, so verschieden ist doch der Reiz der beiden Städte. Luzern von der nordischen, allemannischen Reinlichkeit, Peinlichkeit und Offizialität der Fremdenstadt, Lugano von der latinen Erschlossenheit, vom sorglosen Alltag gezeichnet. Man vergleiche nur beispielsweise Luzerns Wochenmärkte unter der Egg mit den Krämerauslagen der Strassen und Gassen Luganos. Hier strenge kaufmännische Ordnung der Auslage und ein Verkehr zwischen Käufer und Verkäufer, der den geheimen Verdacht der Uebervorteilung nicht aus den Gesichtern bringt, dort lebhaftes Gestikulieren, lautes Getue um einen Kauf von einigen Centesimi, ein Bedürfnis nach Leben in der Strasse, nach Be-

## GOTTHARD- SCHLUCHTEN

Von den steilen, verwitterten Hängen  
Stürzt sich der Wildbach in brausender Wucht  
Tief in den dämmrigen Kessel der engen  
Schmal durch die Felsen sich wühlenden Schlucht.

Kampf von Jahrtausenden bahnte die Lücke,  
Der sich das brodelnde Wasser entringt.  
Hoch in gewaltigem Bogen die Brücke  
Ueber den gähnenden Abgrund sich schwingt.

Blick' in die Tiefe, und fühl', was dich trennte  
Von der Giganten dämonischer Lust:  
Tobender Aufruhr der Urelemente  
Macht dich der menschlichen Kleinheit bewusst!

---

trieb, der durch das Klappern der Zoccoli und der Pferdehufe auf den gepflästerten Strassen in ständigem Atem gehalten wird. Dazu die Terrassenrestaurants mit Musikkapellen. Gewiss, das gibt's auch in Luzern, aber welch feierliche Abgeschlossenheit von der Strasse, welch gesellschaftliches Fürsich-sein in unseren Gartenrestaurants und welch flutendes Leben von der Terrasse auf die Piazza drunten in Lugano. Welch vitaler Kontakt zwischen Gast und Volk auf der Strasse. Das ist der Einfluss des Südens in Lugano. Und als ob auch die Auswirkung der Jahreszeiten diesem Wechsel zwischen Süd und Nord unterworfen wären, zeigt sich der Frühling in den Luzerner Anlagen viel gesitteter, gepflegter und als ein mit den Ueberlegungen einer städtischen Gärtnerei aufgebauter Anreiz für die erwartete Fremdenwelt. In Lugano aber lässt sich die Natur nicht bändigen. Mit der Vitalität der dortigen Menschen bricht sie aus in tausend wilden Gluten der Magnolien und Kamelien, im Stadtpark, am Quai und in den Privatgärten der Hotels. Und schon melden sich Flieder und Glycinen, die den ersten Zauber in einen zweiten wandeln.

Die Schönheiten Luzerns sind daher im Stile des Fremdenlebens die klassischen zu nennen, weil sie

sich, wie übrigens auch die der Landschaft einem gemässigten Rhythmus der klimatischen Erschliessung unterwerfen. Die Schönheit Luganos ist romantisch, weil sie spontan sprudelnd, unüberlegter auf den Menschen einströmt.

Glücklich daher der Mensch, dem es gegönnt ist, zu jeder Zeit die Schönheiten der beiden Städte zu geniessen. Im Frühjahr und Herbst die milde Sonne des Luganersees, im Sommer die frischere Sonnenluft Luzerns.

Glücklich aber das Land, das solche Schönheiten mit einem Schienenstrang zu verbinden wusste, der aus menschlicher Ueberlegung all die dazwischen liegenden Herrlichkeiten der wilden Hochgebirgswelt in das Erlebnis einiger Stunden zu bannen wusste.

## 4. Kurzer literarischer Hinweis für weitere Orientierungen.

### *Geschichte:*

- Aloys Schulte. Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. Leipzig 1900.
- Raphael Reinhard. Pässe und Strassen in den Schweizer Alpen. Luzern 1903.
- Karl Meyer. Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII. Ein Beitrag zur Geschichte der Südschweiz im Mittelalter, mit Urkunden. Luzern 1911.
- Karl Meyer. Ueber die Einwirkung des Gotthardpasses auf die Anfänge der Eidgenossenschaft. Geschichtsfreund 74.
- Laur-Belart, R. Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses, mit einer Untersuchung über Stiebende Brücke und Teufelsbrücke. Zürich 1924 (Diss.).
- Robert Durrer. Studien zur ältesten Geschichte Luzerns und des Gotthardweges. Geschichtsfreund, Mitteilungen des Hist. Vereins der fünf Orte. Band 84. Stans 1929.

### *Bahn und Elektrifikation:*

- Wanner M. Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Luzern 1885.
- Die elektrische Gotthardlinie. Hgg. vom Publizitätsdienst der SBB. Bern 1930.

### *Landschaft und Volk:*

- Spitteler Karl. Der Gotthard. Frauenfeld 1897.
- Schmid Hans. Urschweiz. Streifereien um den Vierwaldstättersee. Frauenfeld 1928.
- Schmid Hans. Tessiner Sonnentage. Frauenfeld 1923.

*Ausserordentliche*  
**Fahrbegünstigung**  
*für Schulen*

zum

**50-JÄHRIGEN JUBILÄUM**  
der  
**GOTTHARDBAHN**

*gewähren die Schweizerischen Bundesbahnen und eine grössere Zahl anderer schweizerischer Transportunternehmungen allen Schulen, die den Gotthard- oder den Simplontunnel in ihre Reise einschliessen, für die Gesamtheit der befahrenen Strecken eine Fahrpreisermässigung von*

**50<sup>o</sup>/o**

*auf den gewöhnlichen, bereits sehr niedrigen Taxen für Schülerreisen.*

*Nähere Auskunft durch sämtliche Bahnhöfe und Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen und mitbetheiligten Transportunternehmungen.*



BUCHDRUCKEREI RÄBER & CIE. LUZERN