Zwei bedeutsame Jubiläen : 50 Jahre Simplontunnel : 75 Jahre Gotthardbahn

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **50 (1957)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ZWEI BEDEUTSAME JUBILÄEN:

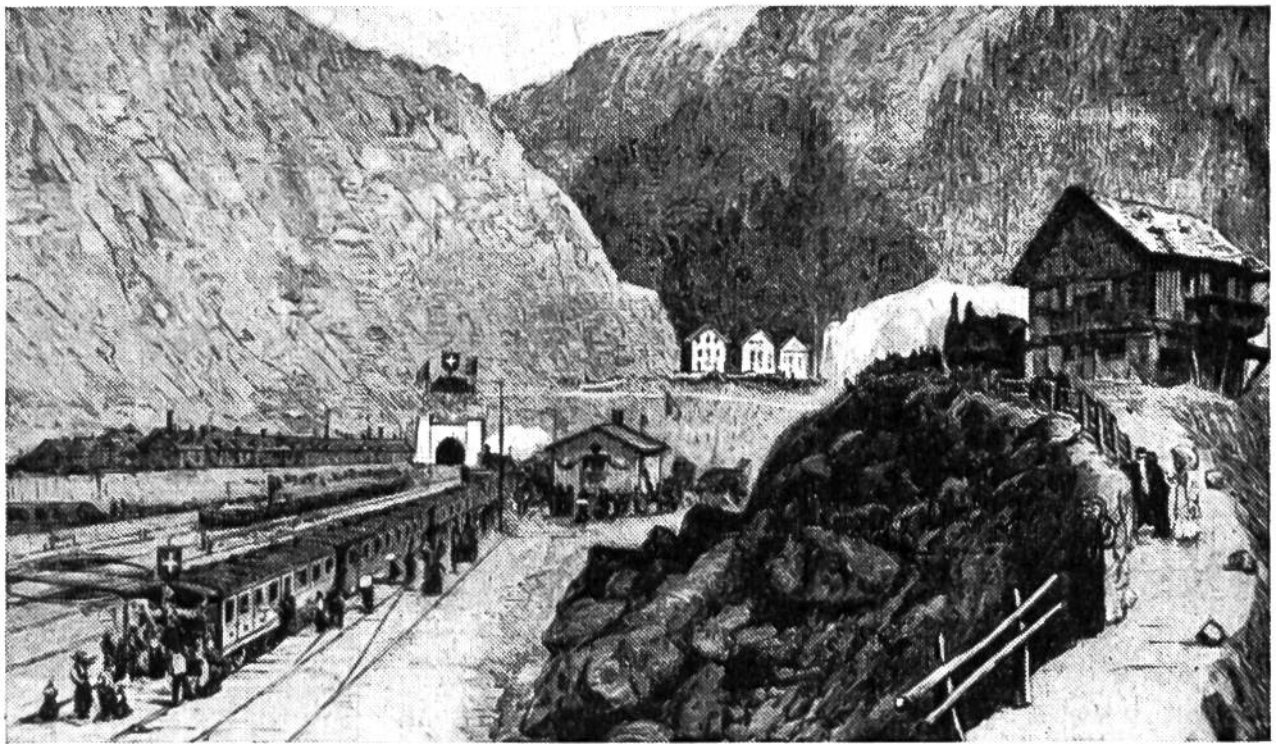
50 JAHRE SIMPLONTUNNEL

75 JAHRE GOTTHARDBAHN

Als Friedrich II. von Hohenstaufen im Jahre 1212 zum Kampf gegen Otto den Welfen, den Gegenkönig, aus Italien nach Deutschland eilte, rief er im Anblick der Alpen voller Verzweiflung aus: «Wer mir den Bötzberg da drüben überwinden könnte, der verrichtete Grösseres als der grösste Feldherr; er schlüge eine Brücke zwischen zwei Welten. In fünf Tagen von Mailand nach Basel! Wer mir das ermöglichte, der könnte von mir alles verlangen!» Seither sind Jahrhunderte vergangen.

Friedrich II. mußte den zeitraubenden Weg über Chur einschlagen, zahllose Handelsleute hatten sich mühsam über die Alpenpfade zu schleppen, die schweren Güter wurden auf riesigen Umwegen über das Meer befördert. Den Pionieren des Verkehrs aber liess dieser Zustand keine Ruhe. Nach der Erfindung der Dampfkraft und der Eisenbahn brüteten sie unentwegt über ihren Plänen, nicht um einem Feldherrn seine kriegerischen Taten zu erleichtern, sondern um den Norden an den Produkten des Südens und den Süden an den Produkten des Nordens teilhaftig werden zu lassen und die Völker von Nord und Süd einander näherzubringen. Der grosse Wurf gelang: 1882 fuhr der erste Zug durch den Gotthard, 1906 durch den Simplon. Dieses Jahr sind also 75 Jahre seit der Eröffnung der Gotthardbahn, letztes Jahr waren 50 Jahre seit der Einweihung des Simplontunnels vergangen.

Beide Ereignisse sind für Europa im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechend geworden. Heute rollen täglich 100–175 Züge durch den Gotthard und 45–50 Züge durch den Simplon. Modernste elektrische Lokomotiven schleppen täglich viele tausend Tonnen Güter durch den Berg. Ruhig und gefahrlos lassen sich Tag für Tag Tausende von Reisenden von den weiten Ebenen des Nordens an wilden Berghängen entlang und durch tiefe Schluchten nach dem romantischen, milden Süden bringen. Der dem Kaiser Friedrich II. als unerfüllbar vorschwebende Wunschtraum einer fünftägigen Reise von Mailand nach Basel nimmt sich heute



Die Gotthardbahn in Göschenen zur Zeit der Eröffnung.

als zu bescheiden aus: in 8 Stunden wird jetzt diese Strecke zurückgelegt.

Dankbar gedenken wir der tatkräftigen Männer, die ihr Leben beim Bau dieser grossen Werke geopfert haben. Voll Anerkennung bewundern wir den Mut und die Zähigkeit, mit der das gesteckte Ziel erkämpft und mit wenig entwickelten technischen Mitteln erreicht wurde. Freude und Stolz erfüllen uns, wenn wir an die zahllosen schweizerischen Eisenbahner denken, die in den verflossenen Jahrzehnten am Gotthard und am Simplon mit unermüdlichem Einsatz gegen die Naturgewalten ankämpften. Die Tüchtigkeit und Zähigkeit unserer Vorfahren, die treue Pflichterfüllung des Personals und die offene Hand für alle technischen Verbesserungen haben dazu geführt, dass diese beiden Schienenstränge zu Schlagadern eines weltoffenen Verkehrs geworden sind. Es ist eine Ehrenpflicht der Schweiz, sich als Hüterin der Alpenpässe auch in Zukunft mit gleichem Geschick und gleichem Einsatz zu bewähren. bt.