50 Jahre "direkte" nördliche Gotthardzufahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1947)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777368

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.

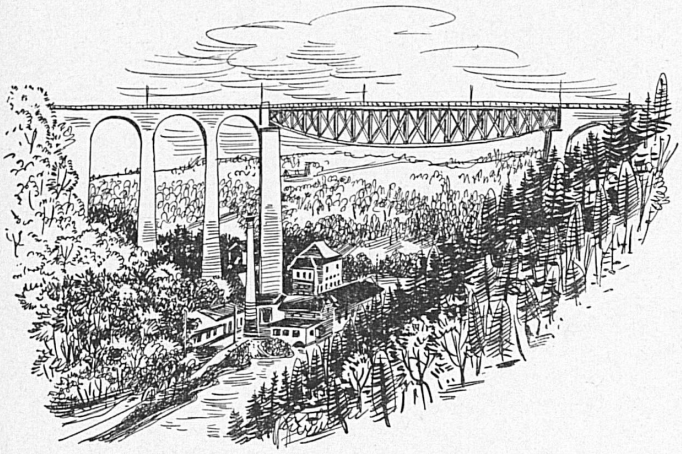
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

FÜNFSEENFAHRT ÜBER BERG UND TAL

LUZERN—ST. GALLEN—ROMANSHORN DIREKT

So etwa könnte man die Reise benennen, die dank dem Zusammenwirken von SBB, Schweizerischer Südostbahn und Bodensee-Toggenburg-Bahn mit dem neuen Fahrplan in direkten Wagen möglich geworden ist und die von Luzern über Arth-Goldau, Rapperswil, Wattwil und St. Gallen nach Romanshorn führt. Fünf Wasserspiegel, darunter drei der bekanntesten des Landes, blinken in der Tat durchs Wagenfenster; hinauf und wieder hinunter, durch Tunnels und über hohe Viadukte geht's durch eine der anmutigsten Gegenden der Schweiz, und des Schauens wird man nicht müde.
Die direkte Verbindung ohne Umsteigen zwischen St. Gallen und Luzern lag schon lange in der Absicht der beiden genannten Privatbahngesellschaften, die in engem gegenseitigem Einverständnis ihren Betrieb in den letzten Jahren aufs modernste ausgebaut haben. Die Strecke ist zwar gegenüber derjenigen über Zürich nur um weniges kürzer und braucht an sich wegen der vielen Steigungen und Kurven eine etwas längere Fahrzeit. Doch fällt anderseits der durch das Umsteigen bedingte Aufenthalt in Zürich weg, so daß im Tagesmittel die Reise mit einem der vier in der einen oder andern Richtung verkehrenden Züge eine Zeitersparnis zur Folge hat. Dazu ist, wie gesagt, der landschaftliche Genuß ein ungleich größerer.



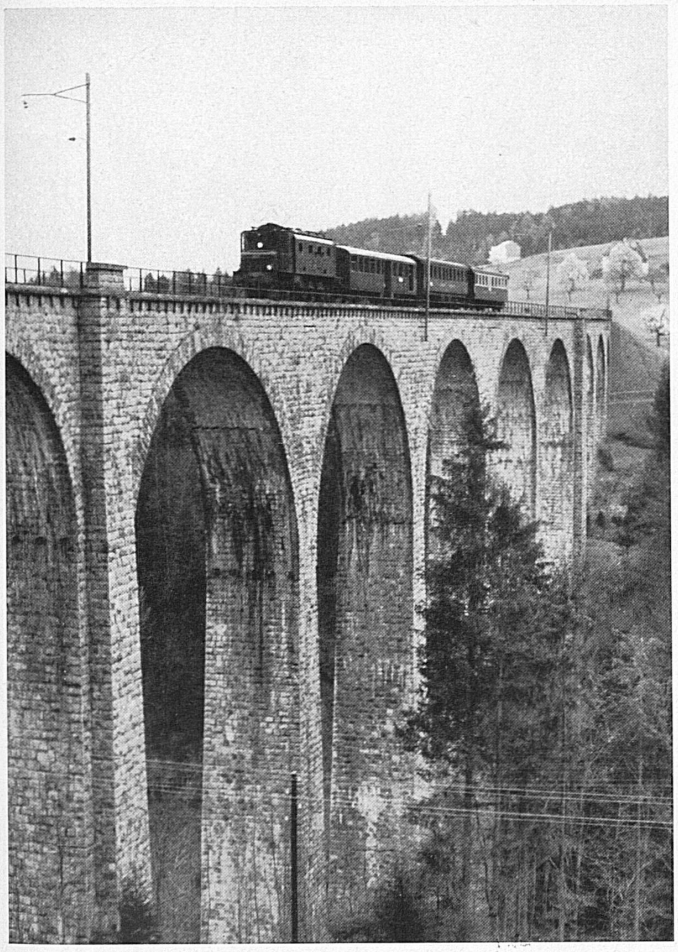
Die 100 m hohe Brücke der Bodensee-Toggenburg-Bahn über die Sitter. — Seite rechts: Ein formschöner Viadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn überspannt ein Tobel zwischen Herisau und Degersheim. — Zug der Südostbahn bei Steinerberg; im Hintergrund die Mythen.

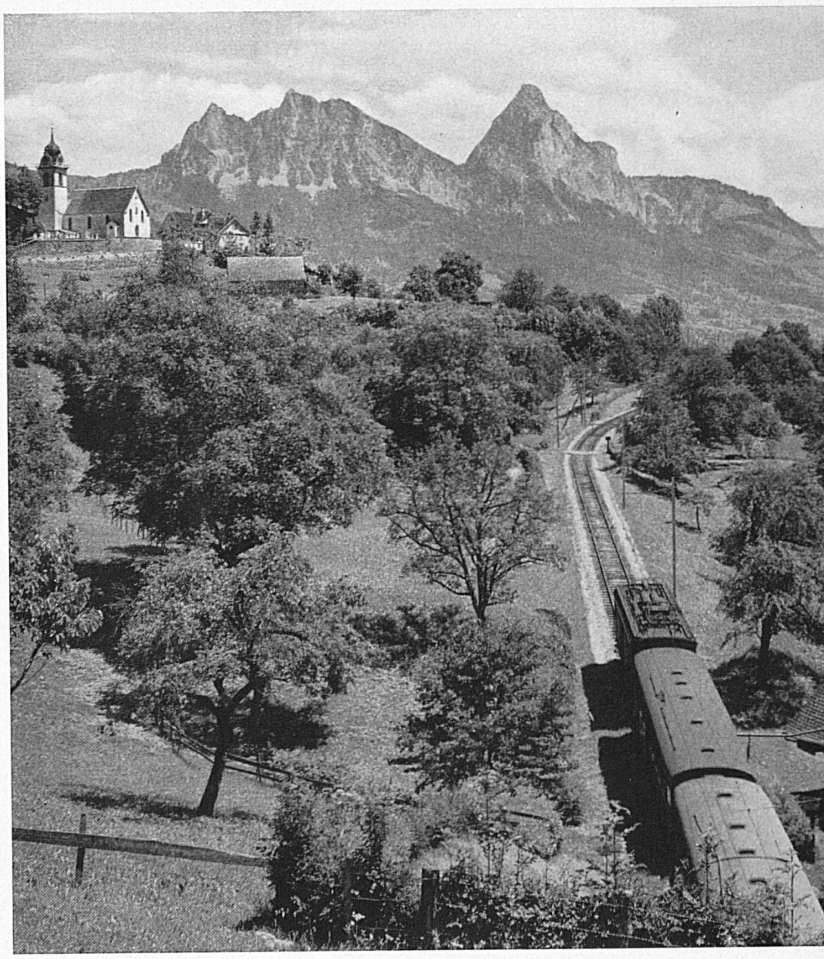
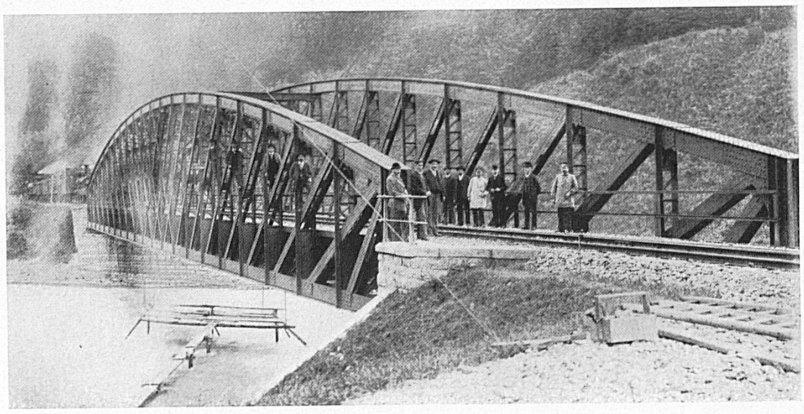
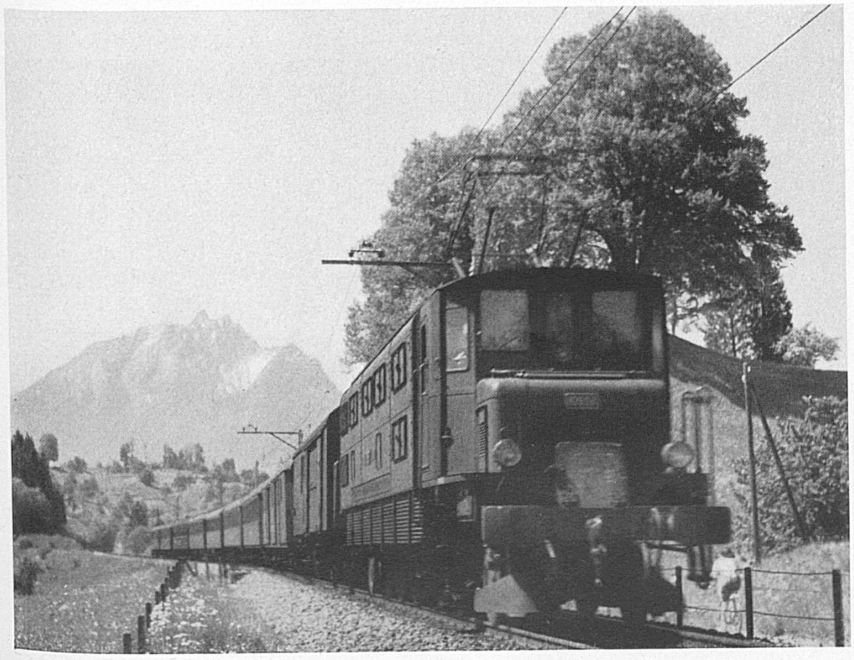
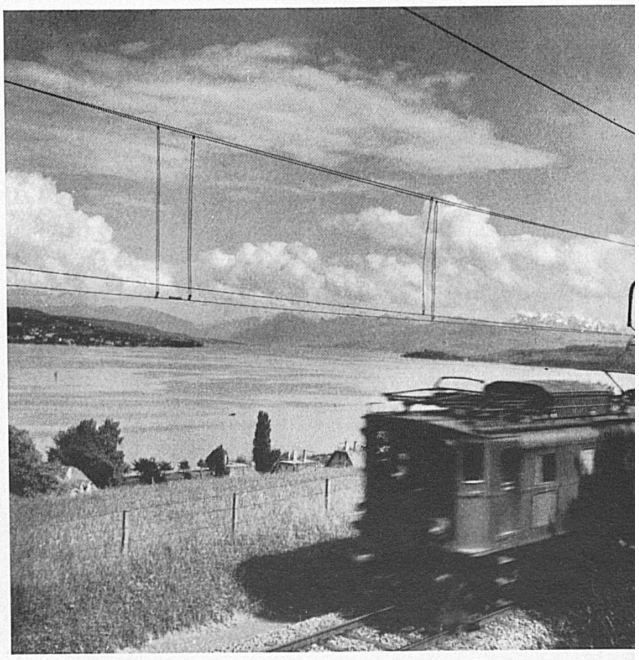
Zeichnung: F. Krummenacher. Photo: Schwabe, Beringer.

Von Luzern aus gleitet der Zug auf dem Trasse der Gotthardstrecke zunächst dem Vierwaldstätter-, dann dem Zugersee entlang bis Arth-Goldau. Inmitten des Trümmerfeldes des 1806 vom Roßberg niedergegangenen Bergsturzes beginnt dort die eigentliche Berglinie der Südostbahn. Als drittes Seebecken kommt der Lowerzersee in Sicht, von der Höhe herab, mit der grünen Talmulde von Schwyz und den trotzigen Mythen als Hintergrund, besonders lieblich anzuschauen. Durch ein ödes, mit seinen weiten Moorflächen aber nichtsdestoweniger Eindruck machendes Hochtal geht es gegen den Zürichsee hinüber, der sich von Schindellegi aus plötzlich in sozusagen seiner ganzen Länge dem Blicke öffnet. Eine beglückend heitere Fahrt führt in weiten Schwingungen an seine Ufer hinunter, auf dem Hurdener Damm nach Rapperswil hinüber und nach kurzem Halt längs der obersten und unberührtesten Seekammer nach Schmerikon und Uznach. Dann beginnt das letzte Teilstück der Reise: durch den Rickentunnel ins Tal der Thur und durch das abwechslungsreiche Hügelgelände der toggenburgisch-appenzellischen Landschaft. Auch der Techniker kommt hier auf seine Rechnung; die vielen tief eingeschnittenen Tälchen und Tobel erzwangen bei der Erstellung der Linie eine ganze Reihe von Kunstbauten; immer wieder schwebt der Zug in stolzer Höhe über einem Talgrund; die schönen Bogen der Viadukte, von den kleinern bis zum 100 m hohen Riesenwerk der Sitterbrücke, charakterisieren geradezu die Strecke der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Die Stadt St. Gallen bildet als Gegenpol zu Luzern eigentlich den Endpunkt der Reise, doch fahren die Wagen auf der der Gesellschaft gehörenden Linie noch bis Romanshorn hinunter, wo die weit gedehnte Fläche des Bodensees ihnen endgültig Halt gebietet. Sch.

50 JAHRE «DIREKTE» NÖRDLICHE GOTTHARDZUFAHRT

Am 1. Juni 1897 wurden die Bahnstrecken Luzern—Immensee und (Zürich—)Thalwil—Zug—Arth-Goldau als direkte Zufahrtslinien von den beiden Städten zum Gotthard dem Betrieb übergeben. Carl Spitteler widmete ihnen, begeistert von der Schönheit der durchfahrenen Landschaft, in seinem im selben Jahre erschienenen reizenden Reisebuch «Der Gotthard» die folgende, in den Hauptteilen wiedergegebene Beschreibung:
«Die große Neuigkeit ist, daß die Gotthardbahn vom Jahre 1897 an ihren Weg von Luzern nach Goldau nicht mehr wie bisher über Rotkreuz, sondern über Meggen und Küßnacht nehmen wird. Das ist lauter Gewinn, und zwar ein mannigfacher. Denn abgesehen von einer kleinen Zeitersparnis (ungefähr zehn Minuten), von dem Wegfall der langweiligen Strecke Ebikon—Gisikon—Rotkreuz und von der Vermeidung der verdrießlichen Haltstation (Rotkreuz), erhalten wir fortan ein beträchtliches Stück Vierwaldstättersee mehr zur Gotthardbahn hinzu, was nicht nur eine Zutat von soundso viel Einzelschönheiten bedeutet, sondern überhaupt der Reise bis Flüelen einen wesentlich andern Charakter verleiht: einen einheitlichen, der zugleich entzückend sein wird.
Das leidige Gefühl hintenherum zu fahren fällt jetzt weg; denn immer wieder treffen wir den Vierwaldstättersee, jedesmal an einer andern Bucht, der mit uns Versteckens spielt, unter öfterem Grüßen und Abschiednehmen. Und nicht den Vierwaldstättersee allein; der Zugersee und der Lowerzersee sind ja auch noch da. Eine förmliche Seefahrt wird es künftig sein, in prächtigem Sichelbogen um die Rigi-Insel herum, Wasser und Land in raschem Zeitmaß wechselnd, das Wasser vorwiegend. Zunächst der Luzernersee mit seinen villenbekränzten Hügeln, hierauf die Küßnachter Bucht, vom Rigi überthront, dann der stille, innige Zugersee, und zwar wie bisher da, wo seine Ufer und seine Farben am schönsten sind; dann der kleine Lowerzersee, später auf einen kurzen Augenblick bei Brunnen die Gersauer Seekammer und endlich der stolze, tiefe Urnersee. Also sechs Seen innerhalb einer einzigen Stunde . . .
. . . Verfolgen wir jetzt, der Vollständigkeit wegen, anhangsweise auch den Lauf der neuen Zürcher Linie von Zürich nach Goldau.
Wie bekannt, beschäftigte sich bisher der Zürcher Zug hauptsächlich damit, den Uetliberg zu belagern, gründlich, von drei Seiten, als wollte er ihn aushungern, bis er sich endlich südwärts bemühte, durch das unendliche Knonauer Amt, das, so klein es auch ist, immer von neuem Miene macht, nie aufhören zu wollen. Hernach ging es, das Städtchen Zug beiseite lassend, über Cham nach Rotkreuz, wo der Zürcher Zug den Luzerner Zug traf, um mit ihm vereint nach dem Gotthard abzubiegen. Dies wird nun gründlich anders, und zwar ebenfalls unvergleichlich genußreicher. Denn auch die Zürcher Zufahrtslinie läuft hinfort bis Flüelen fast beständig im Anblick eines Seespiegels, mit einziger Ausnahme der Strecke von Horgen bis Baar, die größtenteils unterirdisch zurückgelegt wird. „Eine der aussichtsreichsten Linien der Schweiz", nennt ein Bahntechniker die Strecke Zürich—Goldau . . .
. . . Von Zug über Walchwyl nach Goldau folgt die Bahnlinie, sobald einmal hinter dem Städtchen der See erreicht ist, ziemlich genau den sanften Windungen der Landstraße, aber auf höherer, in jedem Sinn überlegener Stufe. Die Landstraße unten am See entwickelt Uferlandschaften, welche an diejenigen von Weggis gemahnen, immerhin infolge des weiteren Horizontes und des bäurischen Charakters des Gefildes mit gänzlich anderer, nach meinem Gefühl ernsterer Stimmung. Bedeutsame Waldpartien mit Buchen, die in den See überhangen, Kastanienhalden, düstere Silhouetten von massigen Gehöften, welche, von Pappeln flankiert, weit in den See vorspringen, diese Motive schweben mir in der Erinnerung vor Augen. Dem fügt nun die beträchtlich höhere Bahnlinie noch Brücken und Schluchten hinzu, nebst jenen Vorzügen, welche einer Aussicht auf überragender Terrasse eigen. Wie mißlich es auch sonst sein mag, Aussichten zum voraus abschätzen zu wollen, eine Höhenstraße gegenüber dem Rigi kann nicht anders als überwältigend wirken. „Corniche" ist wohl das Wort, welches die Linie Zug—Goldau am bündigsten kennzeichnet, und dieses Wort enthält zugleich eine Lobpreisung . . . »





Rechts: Brückenprobe der eisernen Sihlbrücke bei Sihlbrugg im Jahre 1897. — Unten, von links nach rechts: Gotthardschnellzug zwischen Luzern und Meggen; im Hintergrund der Pilatus. Die Strecke ist auch Teilstück der «Direkten» Luzern—St. Gallen. — Auf der nunmehr 50jährigen «direkten» Nordzufahrt zum Gotthard bei Oberrieden; Blick auf den Zürichsee. Photo: Villiger, Klauser.