

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1958)

Artikel: Zwei berühmte Antipoden
Autor: Schijatschky, Milan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988195>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

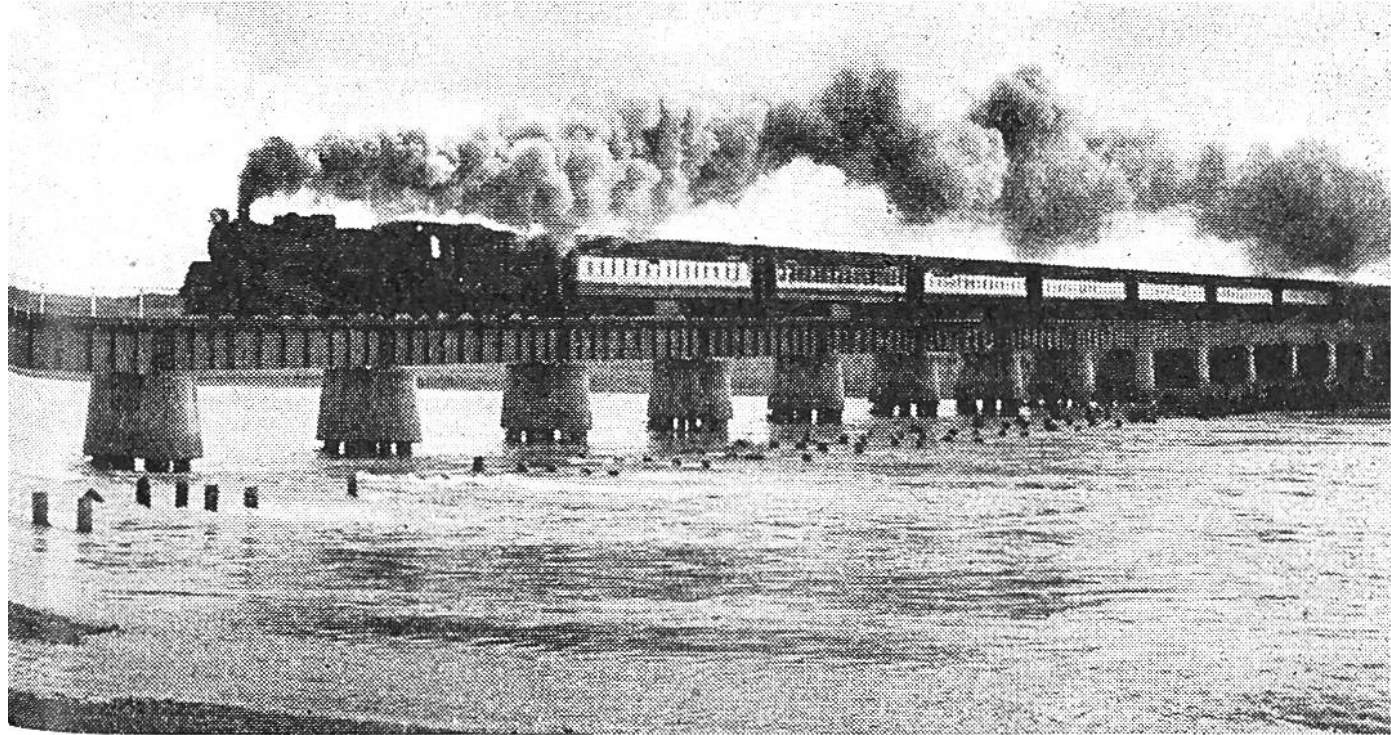
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Schmalspurige Dampflokomotiven, die ihren normalspurigen Schwestern in andern Ländern an Kraft nicht nachstehen, schleppen auf dem grössten Teil des neuseeländischen Eisenbahnnetzes die Züge.

ZWEI BERÜHMTE ANTIPODEN

Wenn man von den Kehren der Gotthardbahn bei Wassen aus einen Stollen durch den Erdmittelpunkt bohren würde, käme man in der Nähe einer bei unseren Antipoden ebenso berühmten Bahnschleife heraus: Bei der Raurimu-Spirale der neuseeländischen Bahnen. Während auf dem Gotthard bereits am 1. Juni 1882 der erste fahrplanmässige Zug rollte, wurde der regelmässige Verkehr auf der Strecke Wellington–Auckland, auf der die Raurimu-Spirale liegt, erst im Februar 1909 aufgenommen. Beim Bau der Bahnen auf der Nordinsel von Neuseeland gab es Schwierigkeiten, die die Erbauer der Gotthardbahn nicht kannten: Der Kampf gegen feindliche Eingeborene. Die geplante Strecke Wellington–Auckland musste durch das wilde Rohepotae (Königsland) gelegt werden. In dieses Gebiet hatten sich die Maoris nach dem Waikatokrieg (1863–1864) zurückgezogen. Ein unerschrockener Vermesser, John Rochfort, wagte sich allein in dieses rauhe Gebiet. Er wurde etliche Male von den Wilden gefangen genommen, konnte aber immer wieder entfliehen. Mit einigen ihm freundlich gesinnten Häuptlingen gelang ihm das fast Unglaubliche: In einem Jahr hatte er die kürzeste Verbin-

dung gefunden, und in einem Gebiet, das zuvor noch nie von einem Weissen betreten worden war, eine 340 km lange Strecke vermessen! Der Bau der Bahn wurde von beiden Seiten des Königreiches her begonnen. 1908 eröffnete der damalige Premierminister Sir Joseph Ward die Linie, indem er den letzten Nagel einschlug.

Schnee und Fels sind die Sorgen des Gotthard-Eisenbahners, Vulkane und Erdbeben diejenigen ihrer neuseeländischen Kollegen. Der Kampf gegen die nach Gewittern plötzlich anschwellenden Flüsse jedoch kennen sie gemeinsam. Erst vor einigen Jahren wurde auf der Strecke nach Auckland ein Viadukt samt einem Zug von einem plötzlich angeschwollenen Wildbach weggerissen.

Während bei uns der ganze Betrieb elektrisch ist, besitzt Neuseeland hingegen nur ein kleines elektrifiziertes Teilstück bei Wellington. Auf der übrigen Strecke schleppen riesige Dampflokomotiven, die trotz ihrer kleinen Spurweite bis 150 Tonnen mit dem Kohlenwagen wiegen, die schweren Züge.

Milan Schijatschky



Für eure Bibliothek

Das nebenstehende Exlibris ist in Braundruck auf schönem Papier im Format 5,5 × 8,5 cm beim Pestalozzi-Verlag, Pro Juventute, Zürich 22, 25 stückweise erhältlich.

Je 25 Stück kosten Fr. 1.—.

Ihr könnt den Betrag in Briefmarken einsenden oder auf Postcheckkonto VIII 3902 einzahlen. Adresse deutlich angeben.

Wer ein eigenes Exlibris entwirft und ausführt, kann es zum Zeichenwettbewerb (siehe Seite 124) einsenden.