

Aus der Geschichte der Gotthardbahn = Il trionfo della tecnica ferroviaria al San Gottardo

Autor(en): **Briner, E.A.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779696>

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.

Die Verkehrsgeschichte der Schweiz kennt kaum ein wichtigeres Datum als den 1. Juni 1882, an welchem der Eisenbahn der Weg durch den Gotthard freigegeben wurde. Auch für die europäische Verkehrsentwicklung erlangte die neue, direkte Nordlinie eine entscheidende Bedeutung. Die schwerfällige Postkutsche, die als Antiquität beim Schweizerischen Landesmuseum in Zürich aufgestellt ist und die der Zürcher Maler Rudolf Koller 1873 auf einem seiner berühmtesten Bilder in voller Fahrt dargestellt hat, brauchte von Flüelen bis Camerlata bei Como, wo die italienische Bahn ihren Endpunkt hatte, beinahe 22 Stunden. Diese Leistung hätte sich kaum mehr steigern lassen, da unterwegs nur drei ganz kurze Halte stattfanden. Während die Eilpost unermüdlich ihre den Tag und die Nacht beanspruchenden Fahrten ausführte, nahmen Beratungen und schwierige Verhandlungen über Notwendigkeit und Ausführungsmöglichkeit einer Alpenbahn die Staatsmänner, die Verkehrs- und Finanzfachleute und die technischen Spezialisten jahrelang in Anspruch. Nur mit einem gewaltigen Einsatz von Organisation, Finanzierungsmut und menschlicher Arbeitskraft konnte das Riesenwerk des Bahnbaues mit dem 15 Kilometer langen Gottharddurchstich und zahllosen weiteren Kunstbauten verwirklicht werden. Die Eröffnung der Gotthardbahn nach zehnjähriger Bauzeit war dann auch ein Ereignis, das in der ganzen Welt seinen Widerhall fand.

Die politischen Schwierigkeiten, die Finanznöte und die Krisen jener Jahrzehnte der Vorbereitungen und der Bauausführung sind längst vergessen. Es bleibt das Gedenken an hervorragende Leistungen menschlicher Gestaltungs- und Arbeitskraft, die das Werk ermöglichten, und an die Opfer an Menschenleben, die der Tunnelbau erforderte.

Der Zürcher Staatsmann und Wirtschaftsführer Alfred Escher war die treibende Kraft des gewaltigen Unternehmens, dessen Tragweite er mit genialem Weitblick erkannte. Während sieben Jahren präsiidierte er die Gotthardbahngesellschaft und ihr Baudepartement; doch ein politischer Umschwung schaltete den Unermüdlichen während der finanziellen Krise des Bahn-

baues aus, so daß Escher müde und enttäuscht abseits stehen mußte, als kurz vor seinem Tode der Sieg über den Gotthard errungen wurde. Noch tragischer gestaltete sich der unerhörte Arbeitseinsatz für den Ingenieur Louis Favre aus Chêne-Bourg bei Genf, der 1872 die Ausführung des Tunnelbaues übernahm. Er erlag mitten im aufreibenden Alltag der Bauarbeiten einem Herzschlag, sechs Monate vor der Vollendung des mit ungeahnten Schwierigkeiten verbundenen Werks.

Auf Alfred Eschers Denkmal auf dem Bahnhofplatz in Zürich liest man das in Erz verewigte Wort «Gotthard». An Louis Favre erinnern ein Standbild in Chêne-Bourg, nahe der Landesgrenze gegen Annemasse hin, und ein Denkstein in Göschenen. Doch nicht nur diese Pioniere haben Denkmalehren verdient, sondern ebensowohl die Gesamtheit der 117 Werkleute, die beim Tunnelbau den Tod fanden. An das Opfer ihres Lebens, das sie dem mit noch unvollkommenen technischen Mitteln bewältigten Werk darbrachten, werden die Gotthardfahrer beim kurzen Halt in Airolo erinnert. Sie sehen dort neben dem Bahnhof das in ein Monument aus Granit eingefügte Bronzerelief des Tessiner Bildhauers Vincenzo Vela, das in lebensnaher, eindringlicher Art darstellt, wie ein toter Arbeiter von seinen Kameraden in stillem Zuge aus dem Tunnel hinausgetragen wird. —

Vielleicht hat der eine oder andere Gotthardreisende auch einmal den von Franz Fischer gestalteten Denkstein beachtet, der in einer kleinen Grünanlage beim Bahnhof Flüelen steht. Er ehrt das Andenken an Dr. h. c. Emil Huber-Stockar, der sich besondere Verdienste um die Elektrifikation der Gotthardlinie erworben hat. Die Umstellung des Betriebes auf elektrische Traktion war der wichtigste technische Beitrag, den unser eigenes Jahrhundert für die 1909 an die Schweizerischen Bundesbahnen übergegangene Gotthardbahn zu leisten vermochte. Oberingenieur Huber-Stockar war technischer Berater der Bundesbahnen für die Elektrifizierung, die die Leistungsfähigkeit der großen Nordsüdlinie in entscheidender Weise steigerte und dann auch für das ganze Netz der Bundesbahnen maßgebend wurde.

E. A. Briner

AUS DER GESCHICHTE DER GOTTHARDBAHN



Gruppe von Arbeitern im Tunnel, 1882
Un groupe d'ouvriers dans le tunnel, 1882
Un gruppo d'operai nella galleria, 1882
Grupo de obreros en el túnel, 1882
Group of workmen in the tunnel, 1882

IL TRIONFO DELLA TECNICA FERROVIARIA AL SAN GOTTARDO

La storia del traffico svizzero non conosce data più significativa di quella del 1° giugno 1882, giorno in cui venne aperta all'esercizio la ferrovia del Gottardo, arteria di capitale importanza anche per lo sviluppo dei rapporti commerciali e culturali fra il Settentrione e il Meridione europei. Avanti tale data, il collegamento della Svizzera centrale con l'Italia era assicurato da una diligenza — rappresentata in folle corsa sulla strada del Gottardo dal pittore R. Koller in un suo celebre quadro del 1873, e visibile ancor oggi al Museo nazionale svizzero a Zurigo — che impiegava la bellezza di 22 ore circa per portarsi da Flüelen a Camerlata, presso Como, stazione iniziale della ferrovia italiana. Il lungo itinerario della diligenza conosceva soltanto tre brevi soste intermedie, nè sarebbe stato possibile ridurre la durata del percorso. Mentre essa correva instancabile giorno e notte, statisti, finanzieri, esperti del traffico e tecnici discutevano sulla convenienza e le possibilità di costruire una ferrovia attraverso le Alpi e conducevano trattative difficili destinate a protrarsi per anni.

L'idea grandiosa poté tradursi in realtà, grazie ad una organizzazione ben studiata, al coraggio dei finanzia-

tori, allo spirito di sacrificio ed alla valentia della mano d'opera. La linea del Gottardo, comprendente una galleria di 15 km attraverso il massiccio alpino ed altre innumerevoli costruzioni ardite, venne inaugurata dopo dieci anni di lavoro. Fu, quello, un avvenimento ch'ebbe larga eco nel mondo intero.

Le difficoltà politiche e finanziarie, come pure le crisi di quegli anni di studi e di lavori sono dimenticate da gran tempo. Soltanto il ricordo dell'attività poderosa svolta dalle menti ideatrici e direttive, nonchè dagli operai, vive ancor oggi, accanto a quello delle vittime che anche il Gottardo volle gli fossero sacrificate.

Promotore della grande impresa, di cui intuì genialmente l'importanza, fu lo statista zurigano Alfred Escher. Egli presiedette durante sette anni la Società della ferrovia del Gottardo e il suo dipartimento per le costruzioni. Un mutamento politico repentino lo estromise dalla Società al momento in cui essa attraversava una crisi finanziaria, sì ch'egli dovette assistere in disparte e amareggiato al compimento dell'opera, attuato poco prima della sua morte. Ancor più tragico appare il destino dell'ingegnere Louis Favre, da Chêne-Bourg,



DR. ALFRED ESCHER

LE MÉCANICIEN

*Indifférent aux paysages
Dont Bædeker et tant
d'affiches ont vanté
La majesté sauvage
ou l'attrait romantique,
A la tête du train lancé,
L'homme en bleu,
la main aux manettes,
Sobre de ses gestes précis,
Surveille les cadrans d'email
où les aiguilles
Tremblent mathématiquement.
Et tour à tour il force
ou modère l'élan
Selon l'arc d'une courbe
ou l'angle d'une pente.*

RENÉ-LOUIS PIACHAUD

LE VOYAGE

*J'ai vu luire les rails
au soleil en leur fuite
Étroite et parallèle
à travers le printemps.
Tout dans cette gare déserte
Chante à mes yeux le chant heureux
des bons départs.
Encore un soir, encore un jour,
Et c'est vers d'autres horizons,
Hors la contrainte quotidienne
Et les soucis de tous les jours,
l'évasion!
Vers l'Italie,
et vers un tendre paysage,
Vers des visages d'inconnus
chers à mon cœur:
L'évasion
Parmi le renouveau du monde,
Ivre de parfums secs
au pays du beau temps.
Ah! respirer le jour
sous l'azur plein de cloches,
Et retrouver demain, demain enfin,
Ce radieux petit village du Tessin
Dont le nom toujours sonne
à ma mémoire émue
Comme un air à danser
dans un jardin de fleurs.*

presso Ginevra, al quale fu aggiudicata la costruzione del tunnel, nell'agosto del 1872. Egli morì improvvisamente di paralisi cardiaca, durante un'ispezione in galleria, a soli sei mesi dalla fine dei lavori, la cui esecuzione si rivelò irta di difficoltà imprevedibili.

Il monumento ad Alfred Escher, sul piazzale della stazione di Zurigo, porta, eternata nel bronzo, la parola « Gotthard ». A Luigi Favre si è reso omaggio con una statua a Chêne-Bourg ed una lapide commemorativa a Goeschenen. Oltre questi pionieri, han meritato l'onore del ricordo anche i centodiciassette operai che trovarono la morte sul lavoro, in galleria. Ad essi è dedicato il bassorilievo del Vela « Le vittime del lavoro », posto di fianco alla stazione di Airolo, poco lungi dallo imbocco sud della galleria del Gottardo. Raffigura con suggestivo realismo un gruppo di minatori che, in

THE GOTHARD RAILWAY—75 YEARS OLD

The Gotthard is the centre of the Swiss Alps, dividing north from south. At its entrance is the famous Schöllenen Gorge. The peasants to the north, in order to defend their freedom, founded the Swiss Confederation in 1291. For hundreds of years pack mules carried the busy traffic over a trail across the pass. In 1824 a real road was opened and traffic increased. And yet it was the construction of the Gotthard Railway that brought the route into its own and confirmed the importance of Switzerland's political neutrality. This courageous task took ten years to fulfill. On 28th February 1879 the drilling work on the 9.5 mile tunnel was finished, and on April 10th, 1882, the opening ceremony of the completed railway took place, heralding in a "new era of world transport". Countless thousands of travellers and millions of tons of freight have, since then, rolled through this mountain. Along this line between Basel and Chiasso, eager travellers have watched the many-sided beauty of Switzerland; the soft-toned Jura and the sweeping heights of Mendrisiotto; the plains of Magadino; the wild beauty of Lucerne's countryside, lovely Lugano and Lake Maggiore, the castles of Bellinzona and the old towers of Lucerne; the rugged, rocky valley of the Reuss; and the gentle southern lake-country in the valley of the Tessin. And each time the train goes round a curve a new vista opens up, with new villages like Wassen, Giornico, and Faido—each a picturesque new aspect of Switzerland. And this journey has become even more enjoyable since 1921 when the railway was electrified. Actually man's struggle to

mesto corteo, trasportano fuori di galleria il cadavere di un compagno.

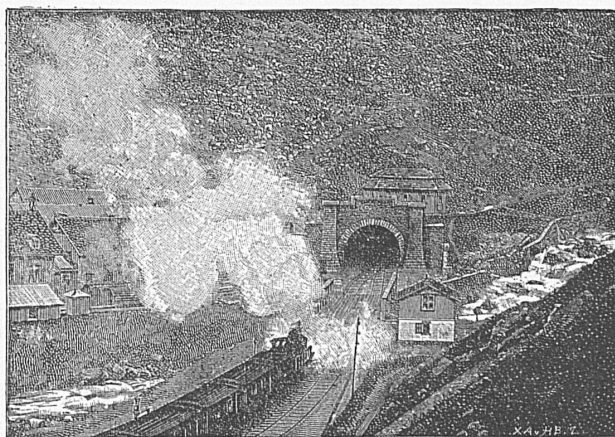
Più d'un viaggiatore avrà forse notato anche la pietra commemorativa che si erge, circondata da un tappeto erboso, accanto alla stazione di Flüelen. Essa ricorda il dott. h. c. Emil Huber-Stockar, che si acquistò particolari benemerienze, collaborando all'elettrificazione della linea del Gottardo. La trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica fu l'opera maggiore curata dalle FFS, dopo il riscatto della linea del Gottardo, avvenuto nel 1909.

L'ingegnere capo Huber-Stockar cooperò in veste di consigliere tecnico a tale trasformazione che, oltre a consentire un notevole accrescimento della capacità di reddito della linea del Gottardo, si rivelò di somma importanza anche per l'intera rete delle Ferrovie federali svizzere.

E. A. Briner

overcome the forces of nature never really ends. And now it is not only the Gotthard that carries this ceaseless transalpine traffic. Last year a celebration was held commemorating the 50th anniversary of the completion of the Simplon Railway. With its tunnel cutting through the Lötschberg Range, the Simplon is second in importance in Switzerland's north-to-south connections. Since 1910 the Rhetian Railway has spanned the Bernina Pass to Veltlin, while all Switzerland's other great passes come alive every summer with motorists travelling on their own through the breath-taking beauty of the Alps.

This year brings the 75th anniversary of the completion of the main line through the Gotthard. The ceremony which will take place on 18th June will reach its peak in the Tessin town of Bellinzona that is to be the meeting place for special trains bringing officials, celebrities and other guests of honour from the Swiss capital and northern Switzerland. On their way, the guests will stop long enough in the village of Göschenen to see some old-time railway carriages and locomotives. The climax of the celebration will be reached in a religious service at a statue by Vincenzo Vela, in memory of the pioneers of the great tunnel. Here an appropriate ceremony will commemorate Switzerland's railway leaders of four-score years ago, including the great Genevan engineer Louis Favre, who died, a victim of the work he had undertaken, before it was completed.



*Gotthardtunnel um 1895
Le tunnel du Gotthard
vers 1895
La galleria del Gottardo
verso il 1895
El túnel del San Gotardo
hacia el 1895
Gotthard Tunnel about 1895*