

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 30 (1957)

Heft: 4

Artikel: Les 75 ans de la ligne du Gothard = 75 Jahre Gotthardbahn = The Gothard Railway - 75 years old

Autor: Bäschlin, Franz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779688>

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.](#)

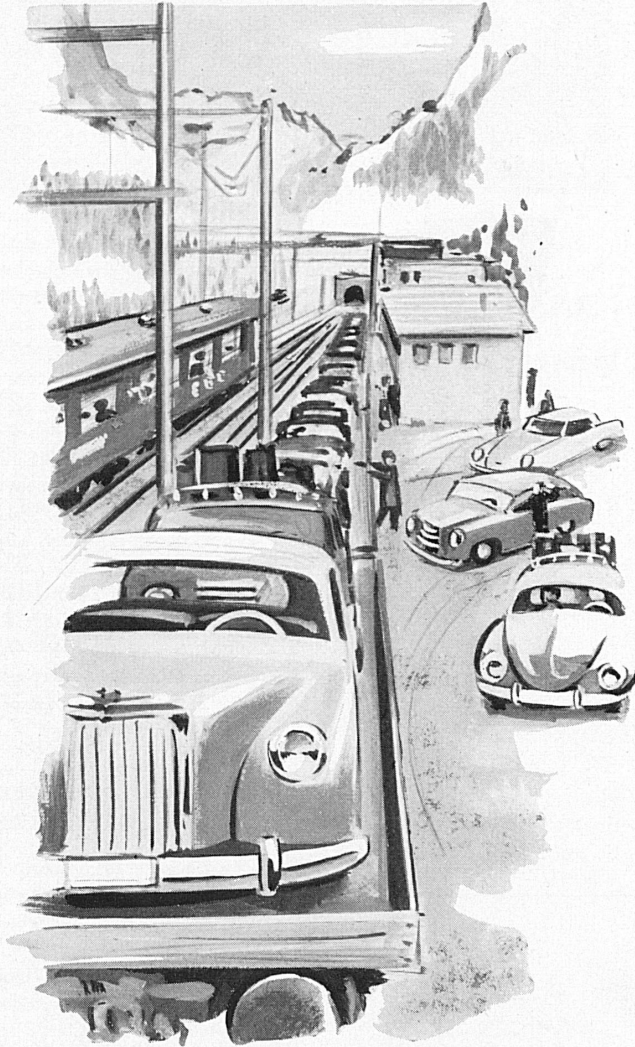
Download PDF: 14.03.2025

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



**ALBISWERK
ZÜRICH A.G.**

ALBIS-ANLAGEN FÜR BAHNEN



SICHERHEIT ZUERST...

ist im Bahnbetrieb oberstes Gesetz. Vielfältig sind die der Sicherheit dienenden Einrichtungen der Schweizerischen Bundesbahnen. Dazu zählen auch die von uns für die Gotthardlinie gebauten Fernsteuerungsanlagen. Mit diesen werden der Sicherung des Zugverkehrs dienende Befehle und Meldungen fernübertragen. Ebenfalls mit einer ALBIS-Fernsteuerungsanlage werden die Fahrleitungsschalter im Gotthardtunnel fernbedient.

Ihre Betriebssicherheit haben die Anlagen anlässlich des von den SBB an Ostern neben dem übrigen Spitzenverkehr so reibungslos abgewickelten Auto-transportes einmal mehr bewiesen.

MUBA-Stand Nr. 1054 Halle 3b Parterre

ALBISWERK ZÜRICH AG, ZÜRICH 47
VERTRETUNGEN IN BERN, LAUSANNE UND ZÜRICH

LES 75 ANS DE LA LIGNE DU GOTHARD

Le Gothard constitue le massif central des Alpes suisses. Il fallait bien que l'on parvint un jour à franchir ce rempart entre le Nord et le Sud en forçant péniblement et patiemment les obstacles de la sombre gorge des Schöllenen. A cette époque, les paysans, au nord du col, jouissaient de franchises impériales, et c'est pour sauvegarder ces franchises qu'ils conclurent en 1291 leur pacte d'alliance, base de la future Confédération helvétique.

Pendant des siècles, des colonnes muletières assurèrent un trafic animé sur ce haut passage. La construction de la route, achevée en 1824, en augmenta fortement la capacité. Mais c'est le chemin de fer qui devait donner au Gothard toute son importance et par lui consacrer de manière décisive la neutralité suisse. Il fallut dix ans pour réaliser cette audacieuse entreprise. Le percement du tunnel de faite, long de 15 kilomètres, s'acheva le 28 février 1879. Le 10 avril 1882, la ligne entière était inaugurée, ouvrant une « ère nouvelle au trafic mondial ». Depuis lors, une humanité innombrable, des quantités incalculables de marchandises n'ont cessé de rouler à travers la montagne. De Bâle jusqu'à Chiasso, la diversité de la Suisse s'est révélée à tout un monde de voyageurs, avec ses contrastes et ses rappels: le Jura et les hauteurs tourmentées du Mendrisiotto, le Plateau suisse et la plaine de Magadino, la beauté sauvage du lac des Quatre-Cantons et les nappes riantes des lacs Majeur et de Lugano, les tours médiévales de Lucerne et les murailles crénelées de Bellinzone, la grondante vallée de la Reuss et celle du Tessin, d'abord revêche, puis souriante. Le spectacle est chaque fois nouveau, au sortir des tunnels hélicoïdaux, près de Wassen, de Giornico et de Faido. On apprécie doublement le voyage depuis l'électrification de la ligne, en 1920/1921. Mais dès son ouverture, il fut travaillé sans répit à son amélioration, par la pose de la double voie et par la conjuration complète des puissances naturelles. Toutefois le Gothard n'est plus seul à assurer le trafic transalpin en constant développement. On a célébré l'an dernier le cinquantenaire de la ligne du Simplon, devenue par le complément du Lœtschberg la deuxième grande liaison ferroviaire entre le Nord et le Sud. Et en 1910, le Chemin de fer rhétique, grâce à la ligne de la Bernina, s'est relié à la Valteline. Enfin, l'automobile a conquis les cols du Grand St-Bernard, du Simplon, du Gothard, du Lukmanier, du St-Bernardin, du Splügen, du Julier-Maloja, de la Bernina et de l'Umbrail-Ofen, apportant au trafic routier montagnard un regain d'activité qui a dépassé toutes les prévisions.

On s'apprête à fêter cette année le 75^e anniversaire de la ligne transalpine primordiale, le Gothard. Les festivités trouveront leur apothéose le 18 juin dans la capitale tessinoise, Bellinzone, où se réuniront les participants officiels venus de la Ville fédérale et des grands centres de Suisse allemande, après avoir assisté, à Göschenen, à la présentation de véhicules historiques. Et pour terminer, on ira se recueillir, à Airolo, devant le monument Vincenzo Vela, élevé aux pionniers de l'ouvrage et aux victimes du travail, parmi lesquels le grand constructeur du tunnel et de la ligne, le Genevois Louis Favre, qui ne devait pas voir l'achèvement de son œuvre.

Die Mitte der Schweizer Alpen bildet der Gotthard. Hier mußte der Wall zwischen Norden und Süden nur einmal überschritten werden. Doch erst die Bezwingung der Schöllenschlucht öffnete den Übergang. Jetzt genossen die Bauern nördlich des Passes die Gunst der Kaiser. Ihre Reichsfreiheit zu wahren, schlossen sie 1291 den Bund ihrer zukunftsreichen Eidgenossenschaft.

Jahrhundertlang bewältigten Säumer den schon in alter Zeit lebhaften Verkehr über den Paß. 1824 erhöhte die Straße dessen Leistungsfähigkeit. Doch erst der Bahnbau gab dem Gotthard seine volle Bedeutung und mehrte entscheidend den Wert der schweizerischen Neutralität. Zehn Jahre beanspruchte das kühne Werk. Am 28. Februar 1879 erfolgte der Durchstich des 15 km langen Scheiteltunnels. Am 10. April 1882 fand feierlich die Eröffnung der ganzen Linie statt, die «eine neue Epoche des Weltverkehrs» einleitete. Menschen in unendlicher Zahl, Güter in unermeßlichen Mengen rollten seither durch den Berg. Einer reiselustigen Welt wurde nun zwischen Basel und Chiasso die Vielfalt der Schweiz zum großen Erlebnis: der Jura und die ausschwingenden Höhen des Mendrisiotto; das Mittelland und die Ebene von Magadino; der wildschöne Vierwaldstättersee, der liebliche Luganersee und der Lago Maggiore; das türmereiche Luzern und das burgenbewehrte Bellinzona; das donnernde Reußtal und das vom Herben ins Milde sich wandelnde Tal des Tessins. Und jedesmal neu überwältigt der Blickwechsel nach den Kehrtunnels bei Wassen, bei Giornico und bei Faido. Doppelt genießen wir die Fahrt, seit 1920 und 1921 der Gotthard elektrifiziert worden ist. Auch ruhte seit der Eröffnung der Ausbau auf zwei Geleise und der Kampf um die vollkommene Bannung der Naturgewalten nie. Doch ist es nun nicht mehr der Gotthard allein, der den ständig wachsenden transalpinen Verkehr trägt. Im vergangenen Jahr eben beging man die 50-Jahrfeier der Simplonbahn, die durch den Lötschberg die zweite große Nord-Süd-Verbindung geworden ist. Und 1910 fand die Rhätische Bahn ihre Fortsetzung in der Berninabahn hinüber ins Veltlin. Auch hat das Auto die Paßübergänge Großer St. Bernhard, Simplon, St. Gotthard, Lukmanier, St. Bernhardin, Splügen, Julier-Maloja, Bernina und Umbrail-Ofen aufs neue und in unabsehbarer Weise belebt.

Heuer nun jährt sich zum 75. Male die Eröffnung der Hauptader über den Gotthard. Die Jubiläumsfeier vom 18. Juni wird ihren Höhepunkt finden im Festakt in der Tessiner Hauptstadt Bellinzona, wo sich nach der Fahrt aus der Bundeshauptstadt und aus den nordschweizerischen Zentren, nach der Vorführung historischer Fahrzeuge in Göschenen die Festgemeinde vereinigen wird. Zum Abschluß aber wird man am Denkmal Vincenzo Velas in Airolo der Pioniere des Werkes, der Opfer der Arbeit gedenken, unter ihnen des großen Tunnel- und Bahnbauers, der die Vollendung seiner Schöpfung nicht erleben durfte, des Genfers Louis Favre.



LOUIS FAVRE



Mühltunnel ob Wassen

*Le tunnel du Moulin au-dessus de Wassen
La galleria del mulino sopra Wassen
Túnel del molino sobre Wassen
Tunnel above Wassen*

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*