Der Zug nach dem Süden

Autor(en): **W.St.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780161

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

DER ZUG NACH DEM SÜDEN

Dröhnend widerhallt der Verkehrslärm. Züge kommen und fahren ab. Eben wird auf dem ersten Geleise des Zürcher Hauptbahnhofs der Vormittagsschnellzug rückwärts langsam in die Halle geschoben. Die trennende Kette fällt, und nun beginnt der fröhliche Run auf den Zug nach dem Süden, den Schnellzug Zürich—Chiasso. Im Gepäckwagen türmen sich zusehends die Koffern und Körbe mit den verheissungsvollen Etiketten: Locarno, Lugano, Milano usw. Die saubern und bequemen vierachsigen Schnellzugswagen bevölkern sich im Nu. Die Plätze werden belegt. Noch einige Abschiedsgrüsse, halb mitleidig, halb schadenfroh, ein Händedruck, einzelne Ermahnungen, dann tritt der Befehlsstab in hoffnungsvollem Grün in Funktion, die Motoren beginnen zu summen, und mit erheblicher Anfangsgeschwindigkeit rollt der Schnellzug davon. Neckisch grinst den Zurückgebliebenen das rote Schlusslicht entgegen. Indessen schmettert der mit soviel Reisefreude und Sonnenhunger befrachtete Zug über die vielen Weichen, vorbei an unendlichen Wagenkolonnen, an abzubrechenden Häusern, die dem expansionsbedürftigen Bahnhof weichen müssen, die Schnelligkeit wächst, und mit voller Geschwindigkeit rollen die Wagen hinein in die Tiefe der neuen « Linksufrigen ». Enge, ein kurzer Gruss des Tageslichtes. Nochmals ein Tunnel, dann Wollishofen. Die Stationen rasen vorbei. Die immer grösser werdende Stadt an der Limmat liegt weit zurück. Thalwil, kurzer Halt, dann rasche Bergfahrt und einzigartig-schöner Blick über die Ufer des Zürichsees. In den gleichmässigen Rhythmus eilender Wagenräder mischt sich das Brausen der Tunnelfahrt, und für einige Augenblicke nur grüsst kurz das waldumsäumte Sihlbrugg. Wieder umfasst das Dunkel des Berges den Zug, und mächtig dröhnt das Zischen und Brausen der Bremsen auf der Talfahrt. Auf der gewundenen Strecke rast die lange Wagenreihe ins Zugerland und an Baar vorbei nach der malerischen Hauptstadt Zug. Man darf es der seligen Gotthardbahn hoch anrechnen, dass sie in Zeiten, wo man noch nichts vom Heimatschutz wusste, das altertümliche Juwel der Stadt Zug behutsam im Tunnel unterfuhr und damit schonte. Schon leuchtet als frohe Überraschung der liebliche Zugersee zwischen grünen Wiesen herauf. In eleganten Bogen erreicht unser Zug, hoch über Arth dahineilend, den Bahnhof Arth-Goldau, wo die Abzweigung länder- und völkertrennend sich auswirkt. Von der Ostschweiz her hat in angestrengtester Fahrt die tapfere, kleine Lokomotive der Südostbahn mit Dampfkraft ein Trüpplein Tessinfahrer gebracht. Lowerzersee, Urnersee, die bekannten « stillen Gelände am See » erinnern wieder an frühere Reisen und Ausflüge. Von Erstfeld weg fängt dann die grossartige Bergfahrt an, die in der Schweiz nur von der Albulabahn in ähnlich kühnem Ausmass nachgemacht wurde. Das bedeutend raschere Tempo als zu Zeiten des Dampfbetriebes wirkt sich weitaus am meisten auf dieser Bergfahrt aus, und wenn ich als Liebhaber von Gebirgsbahnen auch die Lötschbergbahn beim Blausee keineswegs missachte und den österreichischen Alpenbahnen mit ihren tollkühnen Lehnenbauten meine hohe Achtung zolle, sei es am Arlberg, am Brenner, am Semmering oder an den Tauern, so bedeuten doch diese 29 Kilometer Schlangenlinien zwischen Erstfeld und Göschenen und die Spiralen ob Bergün das Höchstmass an Reiselust. Der Anblick jener technischen, wundervollen Bahnentwicklungen erfüllt uns stets mit aufrichtiger Hochachtung vor dem ernsten Schaffen der Techniker, die dergestalt mit den Hindernissen gekämpft und gesiegt haben, und wenn der Zug donnernd in den Bahnhof von Göschenen einfährt, dann sucht unser Blick den Friedhof dieses Bergdorfes, wo Louis Favre ruht, der geniale Erbauer des Gotthardtunnels. — Es ist Mittag geworden, und ein Teil der Reisenden begibt sich in den Speisewagen. Das Dunkel des 15 km langen Tunnels regt aber andere zum Nachdenken über die technische Entwicklung der Gotthardlinie an. Während man heute die 222 km lange Linie Zürich—Bellinzona in 3 St. 35 Min. zurücklegt (der neue Pullman-Zug braucht hierzu 3 St. 18 Min.), brauchte man im Sommer 1914 3 Std. 58 Min. bis 5 Std. 15 Min. und z. B. im Winter 1895/96, als die Züge noch über Affoltern—Rothkreuz fuhren, 5 St. 12 Min. (bestand nur aus Wagen 1. und 2. Klasse) bis 6 Std. 12 Min. Damals rauchende, russende Dampfriesen, heute elektrische, saubere und raschere Maschinen. Und nun rasen die Räder über die Weichen von Airolo, die Bremse beginnt zu wirken, und in tollem Wirbel geht's dem Tessin entlang dem Süden zu. Freundliche Dörfer, vorerst noch mit dem Braun der Holzhäuser, wie sie in Uri zu treffen sind, währschafte Tannen und Wasserfälle huschen vorbei. Schluchten öffnen und schliessen sich, Kehrtunnels verschlingen Maschine und Wagen, wenden ganze Züge und lassen sie tief unterhalb des Einganges wieder ans Licht des Tages heraustreten, damit sie im Kampf mit den Gewalten des Hochgebirgs in tollem Sprung über die grünschäumenden Wasser des jugendfrohen Tessins hinübersetzen und weiter eilen. Süden und Norden. Göschenen und Bellinzona. Zu einer Schnellzugsfahrt ohne Aufenthalt in 75 Minuten für die trennenden 81 km und 910 m Höhendifferenz (Mitte Gotthardtunnel 1154 M. ü. M.) seid ihr zusammengeschrumpft! Im Handumdrehen sind die Tannen und die Holzhäuser verschwunden. Osterien flitzen am Wagenfenster vorbei, und granitene Säulen tragen im Herbst, was der Weinstock an süssen Früchten bietet. Biasca. Nur unmerklich verlangsamt der Zug sein Tempo. Dann aber legt er wieder los zu einem rassigen Finale im 90 Kilometertempo und braust an den wenigen Zwischenstationen vorbei, die uns die währschaften Granitplatten auch « oltre Gottardo » liefern. Es rasseln die kleinen Glocken der Blockapparate, es singen abgerissen die Läutwerke ihr gleiches Lied, und es knacken metallisch die Signalhebel der Stellwerke. Über Hunderte von feinen, haarscharfen Weichenzünglein huschen die Räder, und an einer unglaublichen Zahl bedeutsamer Signalmasten vorbei flitzt der schwere Schnellzug durch den Rangierbahnhof San Paolo in den Personenbahnhof der Tessiner-Hauptstadt, wo er von toller Fahrt nur wenige Minuten ausruht. Bellinzona, ein Städtlein mit drei malerischen Burgen und vielen altertümlichen Winkeln, mit Zoccoliklappern und einem feinen Stich ins Internationale. Brausendes Gegenwarts-Verkehrsleben am Bahnhof und wohltuende Stille inmitten uralter Gassen. Aber es locken Lugano und Locarno. Die Züge dorthin stehen bereit. *W. St.*

Pappeln am Zürichsee

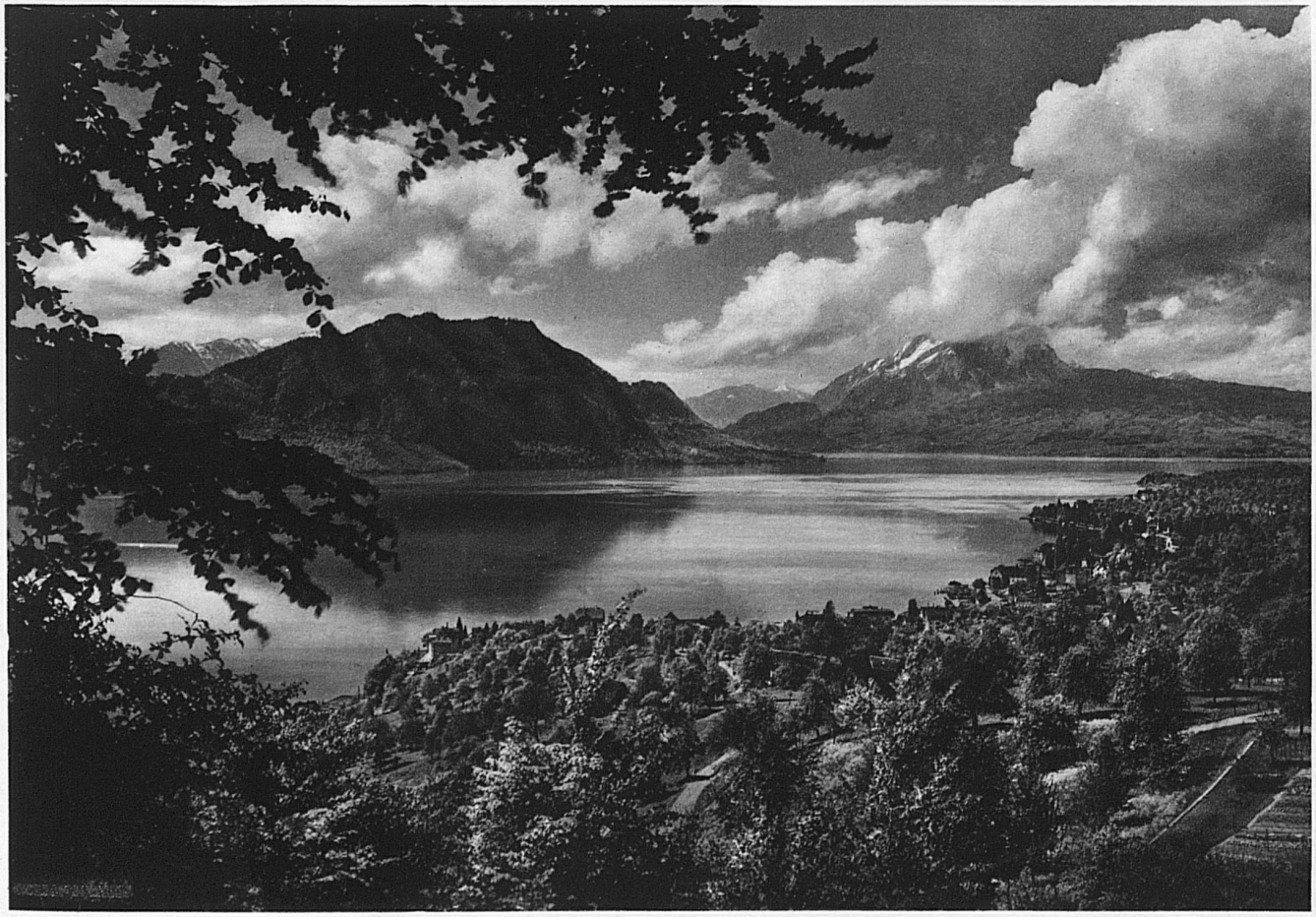
Phot. A. Steiner

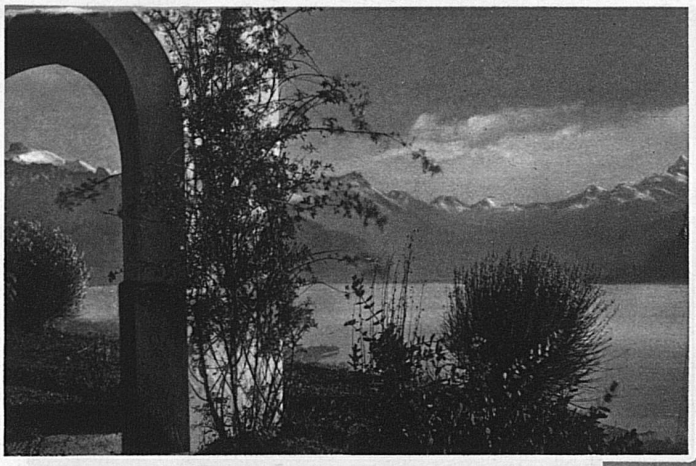
Peupliers au bord du Lac de Zurich

Poplars on Lake of Zurich

Pioppi specchiantisi nel Lago di Zurigo

Am Vierwaldstättersee / Sur les bords du Lac des Quatre-Cantons / On the Lake of Lucerne / Sul Lago dei Quattro Cantoni



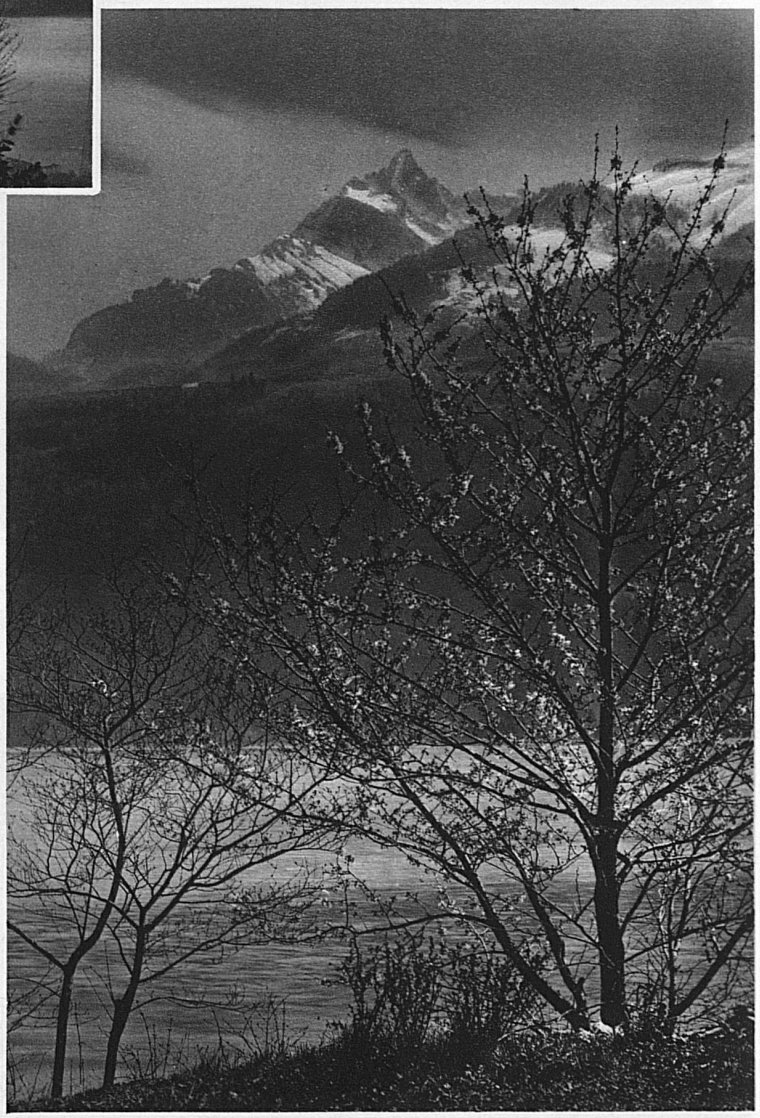


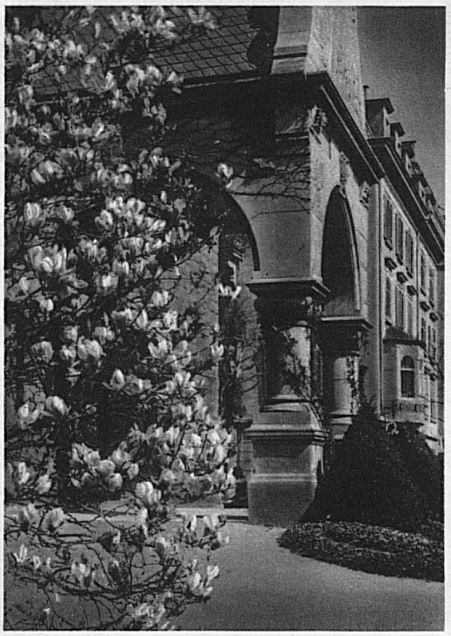
Auf dem Mont Pélerin bei Vevey / Sur le Mont Pélerin près de Vevey / On Mount Pélerin near Vevey / Sul Monte Pélerin sopra Vevey

Phot. Garraux

Am Walensee bei Weesen / Le Lac de Wallenstadt près de Weesen / On the Lake of Walen near Weesen / Sul Lago di Walen presso Weesen

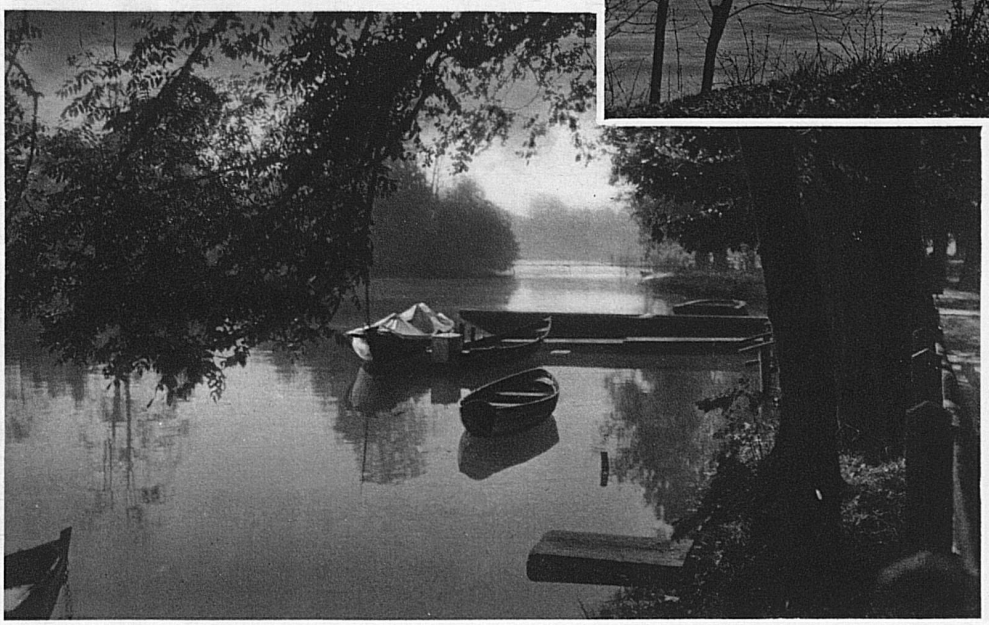
Phot. Mischol





Magnolien in Zürich / Magnolias à Zurich / Magnolias at Zurich / Magnolia a Zurigo

Phot. Gallas



In der Thunerbucht / Dans les recoins du Lac de Thoune / In Thoune Bay / Insenatura del Lago a Thun

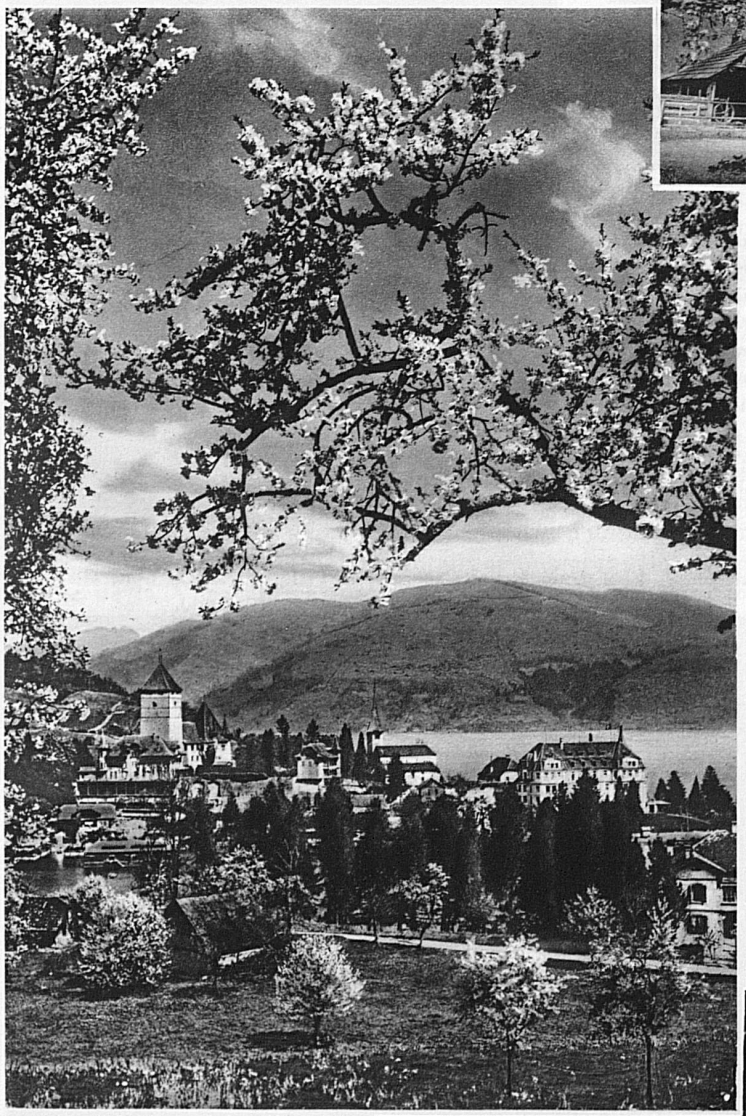
Phot. Gyger

Spiez am Thunersee / Spiez au bord du Lac de Thoune / Spiez on Lake of Thoune / Spiez sul Lago di Thun

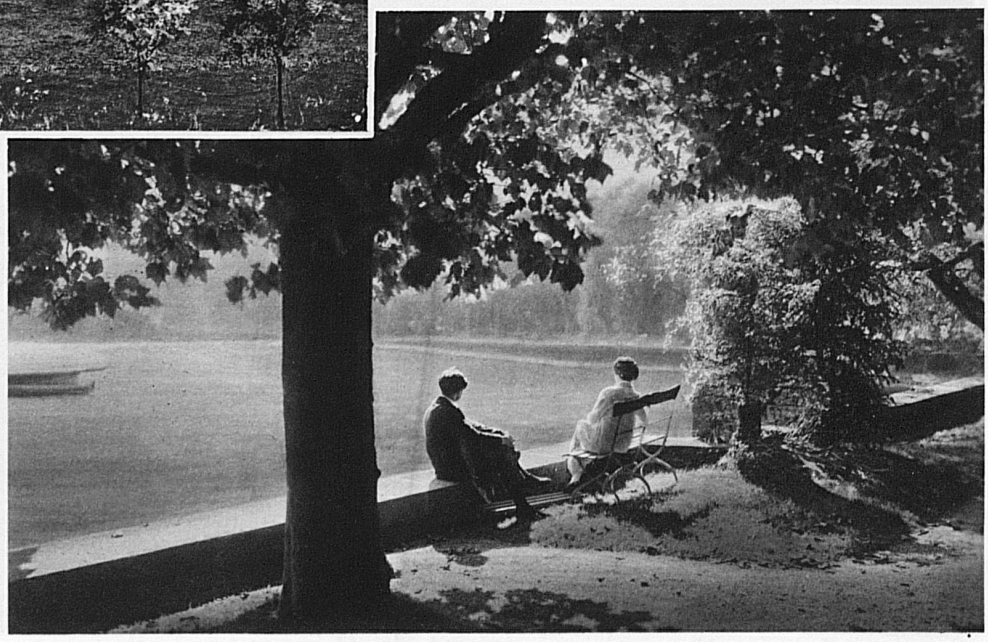
Phot. Gallas

Aargauer Bauernhaus / Ferme argovienne dans les fleurs / Farm amid blossoming fruit trees / Casa colonica argoviese in fiori

Phot. Metzger-Güldin



Krokusfeld am Rigi / Crocus sur les flancs du Righi / Field of crocuses on Rigi / Pendio fiorito sul Righi



Mammern am Bodensee / Mammern au bord du Lac de Constance / Mammern on Lake of Constance / Mammern sul Lago di Costanza

Phot. Burkhardt