

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

**Band:** - (1945)

**Heft:** 11-12

**Artikel:** 25 Jahre elektrifizierte Gotthardbahn

**Autor:** H.S.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777038>

### **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:** 31.10.2024

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

## 25 Jahre elektrifizierte Gotthardbahn

Seit dem 18. Oktober 1920 fahren die Züge auf der Teilstrecke Erstfeld—Airolo der Gotthardlinie mit elektrischen Lokomotiven durch den großen Tunnel, und seit dem 12. Dezember des gleichen Jahres werden sie auch zwischen Erstfeld und Airolo elektrisch geführt. Damit jährt sich zum fünfundzwanzigsten Male der Tag, welcher den großen Wendepunkt in der Baugeschichte der Bundesbahnen bildete. Die elektrische Traktion mit Einphasenstrom, die sich schon anlässlich der Versuche auf den Strecken Seebach—Wettingen und Spiez—Frutigen bewährt hatte und 1913 bei der Lötschbergbahn die ersten großen Erfolge davontrug, fand bei den SBB gleich auf der wichtigsten Linie Eingang und hat seither in fortwährendem Siegeszug das schweizerische Eisenbahnnetz erobert. Es waren feierliche Stunden, als damals in den großen Kraftwerken Amsteg und Ritom die Generatoren zu brummen anhuben und auf der Strecke die neuen Berglokomotiven die Stromabnehmer hoben. Das große Werk hat die Kapazität der Gotthardbahn gewaltig erhöht und ihre Stellung als bedeutendste Verkehrsader quer durch die Alpen wohl endgültig gefestigt, eine Tatsache, welche durch den vor der Vollendung stehenden Ausbau der Doppelspur hervorragend beleuchtet wird. H. S.

*1190 t schwerer Güterzug mit drei Lokomotiven auf der Bergfahrt zwischen Erstfeld und Göschenen; Kreuzung mit einem talwärts fahrenden Gotthard-Schnellzug. — Croisement de train de marchandises de 1190 t. tiré par trois locomotives entre Erstfeld et Göschenen et d'un express descendant dans la vallée.*

Photo Huber, Bern



## DIE BESEITIGUNG EINES ENGPASSES

Die 5,8 Kilometer längs dem Urnersee von Brunnen nach Sisikon bilden heute das einzige noch einspurig befahrene Streckenstück der Gotthardlinie zwischen Arth-Goldau und Bellinzona, d. h. den beiden Zweigpunkten, wo sich die Bahn einerseits nach Zug—Zürich und nach Luzern—Basel, anderseits nach Locarno, Luino und Lugano—Chiasso gabelt. Am Ceneri, zwischen Cadempino und Taverne nördlich von Lugano, wird eine weitere fehlende Strecke zurzeit ausgebaut; die Verbreiterung des Seedammes von Melide wird studiert, und an einer der nördlichen einspurigen Zufahrten, zwischen Baar und Sihlbrugg, wurde vor kurzem ein leistungsfähiges Ausweichgeleise angelegt, welches die etwas schwierigen Betriebsverhältnisse auf jener Linie, die ja auch dem Verkehr von Zürich nach Luzern zu dienen hat, erleichtert. Auf der « Stammstrecke » über den Berg selbst aber, wo weder für Personen noch namentlich für Güterzüge irgendwelche « Seitensprünge » auf

Nebenlinien möglich sind, bestand seit langem der Engpaß am Urnersee. Wer in den ersten Jahren des Krieges in Brunnen, Sisikon oder Flüelen die gewaltige Folge von Zügen beobachtete, die fast ununterbrochen süd- und nordwärts rollten, mußte sich fragen, wie die reibungslose Bewältigung dieses Riesenverkehrs mit den vielen Kreuzungen — man zählte im September 1941 bis zu 111 Zügen im Tag — überhaupt möglich war; nur eine äußerst exakte Gestaltung des Fahrplans und dessen minutiöse Einhaltung vermochte den gestellten Anforderungen Genüge zu leisten, und auch dann schalteten sich oft genug unliebsame Verspätungen ein, die den ganzen Plan über den Haufen zu werfen drohten. — Eine erste Abhilfe brachte 1942 die Eröffnung der Doppelspur zwischen Sisikon und Flüelen; aber erst der Ausbau der Linie auch auf dem nördlichen Teilstück, zwischen Sisikon und Brunnen, wird die so dringend nötige Entlastung vervollständigen.

Gegenwärtig sind die Arbeiten auf dieser Strecke in vollem Gange. Das bestehende Geleise verläuft bekanntlich hart am Seeufer und durchfährt fünf Tunnels von einer Gesamtlänge

*Unten von links nach rechts: Der « Tunnelbahnhof », zirka 500 m südlich Brunnen, wo das seeseitige Geleise inskünftig das bergseitige verlassen wird, um den alten Schienenstrang zu erreichen. — Partie in faulem Gestein nördlich Sisikon; mit dem Vortrieb muß ein Holz einbau erstellt werden, dessen Art und Stärke sich nach dem Gebirgsdruck richtet und besonders geübte Mineure erfordert. — En bas, de gauche à droite: La « gare-tunnel », où la voie côté lac quittera celle côté montagne pour rejoindre l'ancienne voie ferrée. — Partie de « roche pourrie » près de Sisikon; elle doit être consolidée par un échafaudage en bois dont la force de résistance est déterminée par la pression du rocher; ce travail doit être exécuté par des mineurs expérimentés.*

