

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt
Band: - (2000)

Artikel: Internationale Reisezüge am Gotthard : einst und jetzt
Autor: Nething, Hans-Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787689>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

Internationale Reisezüge am Gotthard – einst und jetzt

Hans-Peter Nething, Zofingen

Das Heimatmuseum Aarburg zeigte vom November 1998 bis Ende April 1999 in seinen Räumlichkeiten unter dem oben aufgeführten Titel eine attraktive Sonderausstellung. Mit 18 ausgestellten vorbildgerechten Reisezügen im europäischen Fernverkehr aus verschiedenen Epochen wurde im Modell (H0) ein interessanter Querschnitt präsentiert und zugleich ein Stück Eisenbahngeschichte im Zeitraum zwischen 1908 und 1994 dieser berühmten und nach wie vor aktuellen internationalen Nord-Süd-Transversale dargestellt. Die Ausstellung wollte wieder einmal den hohen Wert des Verkehrsträgers Eisenbahn herausheben, sollte aber ausserdem auch die volkswirtschaftliche Bedeutung und internationale Verpflichtung dieser hochrangigen Schienenverbindung dokumentieren. Ergänzend beizufügen wäre noch, dass der überwiegende Teil der präsentierten Schnell- und Expresszüge auf ihren Fahrten von und zum Gotthard auch den Bahn-

hof Aarburg passierten, der seit der Eröffnung der damaligen SCB-Linie Olten–Luzern im Jahre 1858 als Abzweigeknotenpunkt (Zürich–Bern–Interlaken und Brig) eine bedeutende Stellung im nationalen Eisenbahnnetzeinnahm. Das stattliche Bahnhofgebäude aus der Gründerzeit sowie die gegenwärtig durchgeföhrten umfangreichen und zukunftsgerichteten Geleise- und Perron-Umbauarbeiten unterstreichen den hohen Wert von Aarburgs Bahnhofsanlagen, auch nach der Inbetriebnahme der Rottigerlinie im Jahre 1981.

Die Gotthardbahn als attraktiver Reiseweg

Mit der offiziellen Inbetriebnahme der damals noch mehrheitlich einspurig angelegten 214 Kilometer langen Gotthardstrecke zwischen Immensee und Chiasso am 1. Juni 1882 ging zugleich auch eine jahrzehntelange, von innenpolitischen Querelen, Finanzierungs- und pla-

nerisch/technischen Problemen sowie dem lange nicht abklingenden Varianten-Streit geprägte Vor- und Baugeschichte zu Ende. Wenn die Schweiz im alpenquerenden Eisenbahnverkehr ihre Position markieren und nicht umfahren werden wollte, musste man sich rasch entscheiden, denn im Osten war die Semmeringbahn seit 1854 in Betrieb, die Brennerlinie war beschlossene Sache und im Westen war der Bau der Mont-Cenis-ahn gesichert. Der 1866 erfolgte definitive Entscheid für die Gotthard-Variante sowie das revidierte Eisenbahngesetz von 1872 brachten endlich grünes Licht für den Baubeginn des grossen Werkes.

Wie weitsichtig der Entscheid war, zeigte sich bald nach der Eröffnung der Gotthardbahn, wo im ersten vollen Betriebsjahr 1,065 Millionen Passagiere befördert wurden. Die unerwartet rasche und volumenmässig starke Verkehrszunahme machte neben der Beschaffung von leistungsfähigerem und komfortab-



Um 1910, ein Jahr nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn, erreicht die Dampftraktion auf der Gotthardlinie ihren absoluten Höhepunkt. Eine A 3/5 Schnellzuglokomotive führt den schweren Express, eine C 4/5 Güterzuglok leistet ab Erstfeld Vorspann; beide noch von der Gotthardbahn beschafften Lokomotiven waren damals die modernsten und stärksten Maschinen auf der Bergstrecke. Der Betriebshalt in Göschenen betrug in jenen Jahren noch gut 25 Minuten, wovon das Bahnhof-Buffet Göschenen mit seinem berühmt gewordenen Perron-Service (heisse Suppe, Brot und Würstchen) jahrzehntelang profitierte.

lerem Rollmaterial auch den Ausbau auf den Doppelspurlücken erforderlich, der 1896 auf der Strecke Flüelen—Giubiasco abgeschlossen war. Das Verkehrsvolumen steigerte sich indessen bis 1908 auf 3,860 Millionen Reisende, wobei in jenen Jahren der Anteil der 1. und 2.-Klasse-Passagiere einen recht hohen Anteil bildete. 1909 wurde die Gotthardbahn als letzte der grossen Privatbahnen der Schweiz gemäss Gesetz nach langwierigen und teils sehr harten Verhandlungen mit den Vertragspartnern Italien und Deutschland von den SBB übernommen und als Kreis 5 (später Kreis 2) ins Netz eingegliedert.

In jenen Jahren erreichte der Dampfbetrieb am Gotthard seinen Höhepunkt. Die Gotthardbahn-Gesellschaft beschaffte nicht nur moderne und leistungsfähige Dampflokomotiven, sondern ab 1897 auch komfortable Vierachs-wagen mit modernen Drehgestellen und Faltenbalg-Übergängen. Diese Wagen waren richtungweisend und beeinflussten auch den SBB-Waggonbau. Speisewagen gab es damals nur in wenigen internationalen Schnell- und Expresszügen, ein Luxus, den sich nur vermögende Reisende leisten konnten. Für den Grossteil der Zuggäste gab es dennoch in Göschenen eine preiswerte Verpflegungsmöglichkeit unterwegs. Die Zuggewichte schwerer Schnellzüge erforderten damals — und bis zu Beginn der Fünfziger-jahre — ab Erstfeld Vorspanndienste. Dadurch entstand im Bahnhof Göschenen der sogenannte Betriebshalt, der bis zu 25 Minuten dauerte. So kam auch das Bahnhof-Buffet Göschenen mit seinem legendären Perron-Service (Suppe, Brot und Würstchen) zu internationalem Ruf. Keinen «Suppenhalt» machte indessen der «Lloyd-Express», ein Schlafwagen-Luxuszug zwischen Hamburg und Genua, der von 1908 bis 1914 täglich vom Oktober bis April verkehrte und Göschenen in tiefer Nacht durchfuhr.

Elektrifizierung und neuer Aufschwung

Als 1913 mit der C5/6 die modernste und stärkste Dampflokomotive am Gotthard den Betrieb aufnahm, war das Ende der Dampfzeit schon beschlossen. Grund dazu waren die guten Erfahrungen des elektrischen Versuchsbetriebs Seebach—Wettigen und auf der im gleichen Jahre eröffneten Lötschberg-Linie, die von Beginn weg mit elektrischer Traktion betrieben wurde. Die Elektrifizierungs-Arbeiten am Gotthard wurden durch den im August 1914 ausgebrochenen 1. Weltkrieg vorerst eingestellt, dann aber auf Sparflamme weitergeführt. Trotzdem konnte am 28. Oktober 1920 zwischen Amsteg und Airolo der elektrische Betrieb aufgenommen werden; am 28. Mai 1922 war die gesamte Strecke Luzern—Chiasso unter Fahrdrat. Die Stromversorgung sicherten die beiden neu errichteten Kraftwerke Amsteg und Ritom.

Der Betrieb mit den neuen Elektro-Lokomotiven erlaubte höhere Zuggewichte und brachte markante Zeitgewinne zwischen Luzern und Chiasso. Ab 1927 fuhr mit dem «Gotthard-Pullman-Express» wieder ein echter Luxuszug auf der Strecke Basel/Zürich—Mailand, der aber 1931 wieder vom Fahrplan verschwand. Die Weltwirtschaftskrise zeigte ihre Wirkung. Besser ging es dem ab 1931 fahrenden Luxus-Schlafwagenzug L 20 (ab Berlin mit Wagen nach Cannes und Rom) der bis zum Herbst 1939 im Einsatz war. Dank neuen Lokomotiven und modernen komfortablen Reisezugwagen konnte in den dreissiger Jahren der Fahrkomfort beträchtlich verbessert werden, wozu auch die ausländischen Bahnverwaltungen mit ihrem zeitgemäß angepassten Rollmaterial dazu beitrugen und zudem ein abwechslungsreiches Bild europäischen Eisenbahnwagenbaus boten. Es war die Epoche grosser europäischer Fern- und Expresszüge mit klangvollen Namen, deren formschönen Schlaf- und Speisewagen der «Com-

panie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express européens» diesen glanzvollen Jahren des Schienenverkehrs den besonderen Akzent gaben. Die dreissiger Jahre waren ganz allgemein ein Jahrzehnt des rasanten technischen Fortschritts, besonders im Verkehrswesen. Neben der Eisenbahn entwickelte sich auch der Strassenverkehr trotz wirtschaftlichen Krisenperioden rasch und wurde sukzessive zum grossen Konkurrenten des Schienenweges. Der Motorwagenbestand in der Schweiz umfasste 1938 97 385 Fahrzeuge, davon allein 74 923 Personenwagen. Dazu kam im Sommer jenes Jahres noch die Einreise von über 430 000 Fahrzeugen aus dem Ausland. Auch der noch junge Luftverkehr machte sich damals bereits als Konkurrent bemerkbar, die 1931 neu gegründete «Swissair» eröffnete ab 1933 eine regelmässig betriebene Fluglinie Zürich-Mailand, die bis 1939 bestand. Der 2. Weltkrieg (1939—1945) brachte einer prosperierenden Entwicklung sowie einer grossen und unbeschwert Reisezeit abrupt das Ende.

Wirtschaftswunder-Zeit und Massentourismus

Bei Kriegsende lag in Europa Vieles in Trümmern, Grenzen und politische Verhältnisse hatten sich geändert; es brauchte eine Atempause und an grosse Reisen dachte kaum jemand. Erst zu Beginn der fünfziger Jahre machte sich beim internationalen Reiseverkehr eine deutliche Erholung bemerkbar. Eine Renaissance im Sinne der Vorkriegszeit war indessen Utopie, obwohl bei Fernschnellzügen damals wieder grosse Namen auftauchten: «Gotthard-», «Italia-» und «Riviera-Express», «Holland-Italien-Express» sowie «Skandinavien-Schweiz-Express», wobei das eingesetzte Wagenmaterial allgemein mit den Vorkriegstypen identisch war. Erst ab Mitte der fünfziger Jahre kamen neue Wagenbauarten zum Einsatz. Mit der ab 1955

in Betrieb genommenen Ae 6/6 wurde für den stark angewachsenen Gotthardverkehr erstmals ein völlig neuer Lokomotivtyp eingesetzt, der die Zugförderung zwischen Luzern und Chiasso während über zwei Jahrzehnten dominierte. Mit dem neuen Rollmaterial gewann die Bahn erneut an Attraktivität und gewann, insbesondere mit den Agenturzügen (Touropa, Hotel Plan, Swans Tour) und Couchettewagen, ein neues Reisepublikum; das Zeitalter des Massentourismus hatte begonnen. Als Ausgleich wurde 1957 das TEE-Netz für anspruchsvollere Reisende (nur 1. Klasse) geschaffen, womit 1961 die berühmten Vierstrom-Triebzüge «Gottardo» und «Ticino» sowie ab 1969 der lokbespannte TEE «Roland» auf die Gotthardstrecke kamen. Stärker als bei der Eisenbahn, beinahe explosionsartig, entwickelte sich der Massentourismus im Strassenverkehr, wo sich der Motorfahrzeugbestand von 544 331 Einheiten, davon 270 821 PW (1955) zehn Jahre später auf 1024 808 Motorwagen (davon 845 000 PW) erhöhte. Es war auch die Zeit, als Bund und Kanton mehr Geld für Strassenbauten als für die Schieneninfrastruktur investierten (1955: 234 Mio. zu 113 Mio. und 1965: 1,55 Mia. gegen 300 Mio.). Im Juli 1958 hatte das Schweizer Stimmvolk den Verfassungsartikel zum Bau des Nationalstrassen-Netzes mit grossem Mehr angenommen; der Strassenbau bekam in der Folge eine bis heute anhaltende Eigendynamik.

Trotzdem gelang der SBB in den achtziger Jahren im Rahmen der neuen zweiklassigen Intercity-(IC) und Eurocity-(EC) Verbindungen (klimatisierte Wagen mit hohem Komfort) sowie dichteren Fahrplänen und Massnahmen zu Tarifverbilligungen ein kleiner Aufschwung, der indessen von relativ kurzer Dauer war. 1995 gab es — erstmals seit 1946 — einen Ertragseinbruch im Personenverkehr von über sieben Prozent und ein Jahr später kletterte das ohnehin chronische SBB-Defizit trotz Notbudget auf Rekordhöhe

von 500 Millionen Franken. Es war zugleich das Jahr, als der heute schnellste und modernste Zug am Gotthard, der ETR 470 «Cisalpino» seinen Betrieb aufgenommen hat. Zusammen mit den heute am Gotthard verkehrenden Inter- und Eurocity-Kompositionen, die mit den Einheitskonstruktionen der verschiedenen Bahnverwaltungen — ausser der immer noch individuellen Farbgebung — ein eher uniformes Zugsbild bieten, setzt der elegante «Cisalpino»-Neizeug etwas eigenwillige aber doch markante und vor allem zukunftsgerichtete Akzente auf der bald einmal 120 Jahre alt werdenden bedeutenden internationalen Alpen-Transversale.

Am 4. November 1999 wurde bei Amsteg der offizielle Spatenstich für den Baubeginn des rund 57 km langen NEAT-Basistunnels vorgenommen, der in ca. 12 Jahren dem Betrieb übergeben werden soll. Bis dann, und wohl noch lange darüber hinaus, wird die traditionelle Bergstrecke der Gotthardbahn für zahllose Reise- und Güterzüge wegweisend sein auf ihrer Fahrt nach dem kühlen Norden oder dem sonnigen Süden zu.

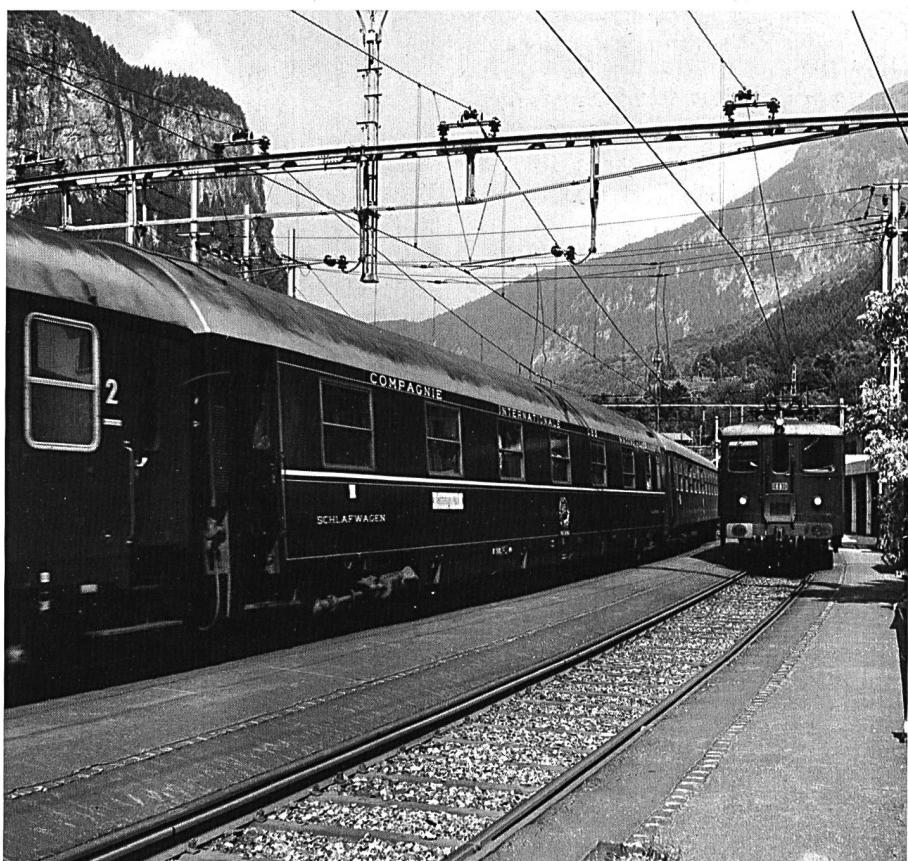
Fotos:

Elsbeth Märchy / H. P. Nething

Fotos (Hist.):

Archiv H. P. Nething

(ABB, MFO, EAD Bern/Fotoglob)

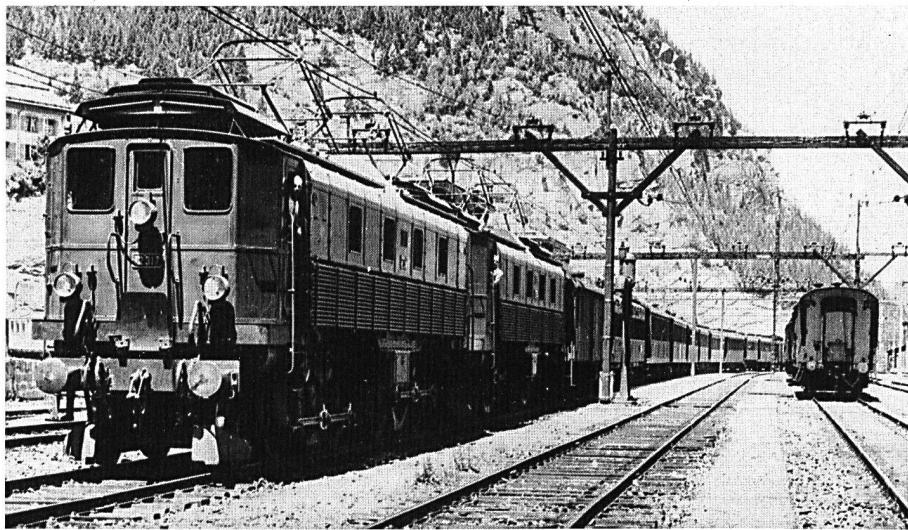


Nach 1945 begann sich der internationale Reisezugverkehr, der in den Kriegsjahren ganz eingestellt war, langsam wieder zu erholen. Ein neuer Aufschwung stellte sich in den fünfziger Jahren ein, doch begann in jenen Jahren ebenfalls die Konkurrenz im Strassenverkehr aufzuleben. Trotzdem versuchten die Bahnverwaltungen mit komfortablerem Rollmaterial und attraktiven Reiseanrangements dem hochwertigen internationalen Fernreiseverkehr die Zukunft zu sichern. Aus jener Zeit stammt das Bild bei Faido, wo ein schwerer Fernschnellzug vorüberbraust. Auf dem Nebengeleis steht eine Lok der Reihe Ae 4/6, in den Kriegsjahren 1941/45 als Mehrzwecklokomotive für den Gotthardverkehr gebaut, wurde sie von der Ae 6/6 ab 1956 bereits wieder in untergeordnete Fahrdienste verdrängt.



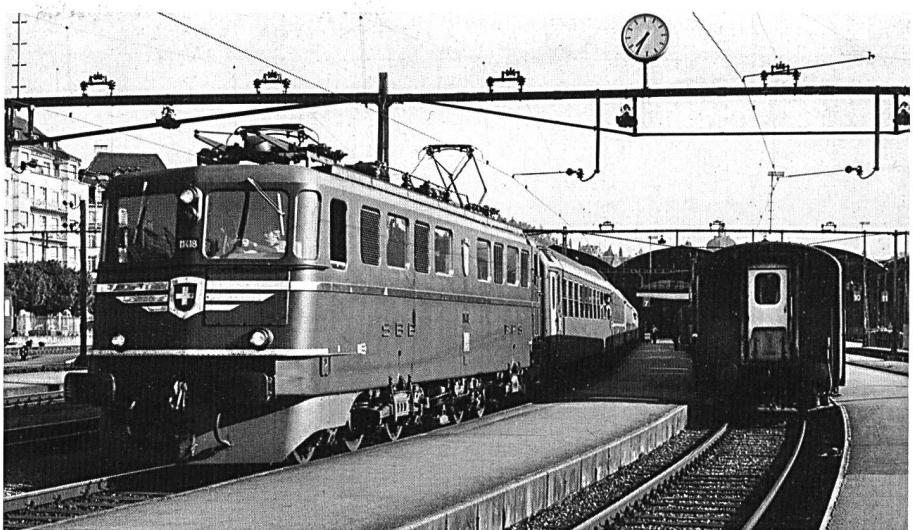
Der «Gotthard-Pullman-Express» ab Basel und Zürich (ab Arth-Goldau eine einheitliche Komposition) nach Mailand war ab Herbst 1927 der schnellste und luxuriöseste Zug auf der Gotthardlinie. Das Bild zeigt den Luxuszug europäischer Prägung mit den 23 Meter langen komfortablen Pullmanwagen in der Biaschina vor Giorrino auf seiner Fahrt nach Süden. Geführt wird der 260-Tonnen-Zug von einer damals nagelneuen Ae 4/7, die den schnellen Zug ab Arth-Goldau ohne Vorspann nach Chiasso brachte. Für die 372 Kilometer lange Strecke Basel-Milano brauchte der Zug nur 6 Stunden 40 Minuten.

Als 1928 infolge der massiven Verkehrs zunahme die Anhängelasten erhöht wurden, entstanden 1931/32 die beiden Doppel lokomotiven der Serie Ae 8/14 (im Bild die Nr. 11851). Die 34 Meter langen und 240 Tonnen schweren Maschinen vermochten mit über 11000 PS rund 770 Tonnen Anhängelast im Bergdienst zu befördern. 1939 folgte als dritte und letzte Einheit dieser imposanten Lokreihe die berühmte «Landilokomotive» (Nr. 11852) auf der Gotthardlinie.



Ein gutes Jahrzehnt später hatte sich das Bild im Bahnhof Göschenen beträchtlich verändert. Anstelle der Dampfloks stehen nun die modernen Maschinen der Elektrotraktion, deren Einführung am Gotthard bereits um 1914 so gut wie beschlossen war. Die Elektrifizierung, durch den Ersten Weltkrieg behindert und verzögert, brachte bedeutend verbesserten Reisekomfort und vor allem verkürzte Fahrzeiten (Basel-Chiasso 6 Std. 12 Min.). Die neuen Schnellzuglokomotiven zogen einen 300 Tonnen-Zug mit 60 km/h über die 26 Promille-Rampen, wobei für schwere Schnellzüge — wie im Bild sichtbar — ab Erstfeld Doppeltraktion gefahren werden musste, und aus betrieblichen Gründen in Göschenen den «Suppenhalt» auf Jahre hinaus sicherte.

Eine Ae 6/6 verlässt mit dem «Holland-Italien-Express» den Bahnhof Luzern südwärts. Sie wird den schweren Schnellzug ohne Vorspann pünktlich nach Chiasso bringen. Mit dieser modernen sechsachsigen Lokomotive (erstmal ohne Laufachse) begann ab 1952 ein neues, markant geprägtes Kapitel der Zugförderung am Gotthard. Mit ihren 6000 PS vermochte die Ae 6/6 einen 650 Tonnen schweren Zug mit 80 km/h über die 26-Promille-Rampen zu ziehen. So war es möglich, die Fahrzeit Basel-Chiasso auf 5 Stunden zu reduzieren. Diese formschöne und zuverlässige Mehrzwecklokomotive bildete während zweier Jahrzehnten die Standardbespannung schwerer Schnell- und Güterzüge am Gotthard.



Zwischen Mendrisio und Balerna fährt TEE «Gottardo» im Sommer 1983 Richtung Chiasso – das er ohne Halt durchfährt – nach Milano. Dieser elegante und schnelle Triebwagenzug für den europäischen TEE-Verkehr (Trans-Europ-Express) verfügte über vier im Betrieb umschaltbare verschiedene Stromsysteme und wurde 1961 auch am Gotthard in Betrieb genommen. Obwohl dieser Zug nur 1. Klasse führte, war er beim Reisepublikum sehr beliebt und dementsprechend auch gut frequentiert. Die Züge wurden 1988 für den ab 1987 eingeführten Eurocity-Verkehr auf Zweiklassenbetrieb umgebaut und erhielt EC-Farbegebung (Graue Mäuse). Die Kompositionen wurden 1994 aus dem EC-Fernverkehr gezogen und im November 1999 ausser Dienst gestellt.

Bei Wassenfahrt TEE «Roland» (Bremen–Milano), geführt von einer Re 4/4 II mit TEE-Lackierung, im Winter 1976 als Gegenkurs nordwärts. Der mit klimatisierten, komfortablen Wagen fahrende Zug führte nur die 1. Klasse und war von Juni 1969 bis Mai 1979 im fahrplanmässigen Einsatz. Die Zeit für solche Reisezüge nur mit erster Klasse war endgültig abgelaufen; abnehmende Passagierfrequenzen und das neue IC-Konzept mit künftig zwei Klassen brachte das Aus. Der «Roland» war ein Zug für gehobene Ansprüche – die Komposition führte Bar- und Speisewagen – und brauchte für die rasche Fahrt von der Nordsee bis in die lombardische Metropole nur 12 Std. und 40 Minuten, trotz viermaligem Wechsel der Zuglokomotive (Frankfurt, Basel, Luzern und Chiasso).





Eine Re 6/6 führt den IC 302 — mit modernen «Eurofima»-Kurswagen — Chiasso—Zürich—Stuttgart und Napoli—Zürich/ Basel nordwärts. Hauptstütze der Zugförderung im hochwertigen schweren Schnellzugverkehr ist nach wie vor die zwischen 1973 und 1980 beschaffte Re 6/6, die mit 120 Tonnen Dienstgewicht und einer Leistung von 10600 PS rund 800 Tonnen Anhängelast mit 80 km/h bergwärts zieht, wobei sie als Mehrzwecklok auch im Güterverkehr vorzügliche Leistungen erbringt. Dank möglicher höherer Kurvengeschwindigkeit konnten zwischen Luzern und Chiasso 12 Minuten eingespart werden.

Der modernste und schnellste Zug am Gotthard ist der Cisalpino (ETR 470) der seit Januar 1997 die Relation Zürich—Milano (neuerdings nach Stuttgart verlängert) befährt. Dank der aktiven Wagenkastenneigung können die Kurvenradien am Gotthard rund 20 km/h schneller befahren werden, was auf der Strecke Zürich—Milan die Fahrzeit auf 3 Std. 40 Min. reduziert. Nach anfänglich aufgetretenen «Kinderkrankheiten» funktioniert heute der Betrieb mit den im Dienst stehenden Triebzügen einwandfrei.



IC 345 «Riviera dei Fiori» (Basel—Nizza-Stadt) ist neben den IC «Verdi» (Dortmund—Milano) und IC «Tiziano» (Hamburg—Milano) einer der wenigen Fernzüge, die auf der Strecke Basel—Luzern—Chiasso noch grosse Namen tragen und an traditionsreiche Zeiten erinnern. Im Bild passiert der IC Basel—Nizza die nördliche Bahnhofseinfahrt von Aarburg auf seinem Kurs nach dem sonnigen Süden. Der aus klimatisierten Eurocitywagen und einem Panoramawagen gebildete Zug wird von der modernen Re 460 in Doppeltraktion geführt, eine bei internationalen Fernreisezügen selten zu sehende Zugbespannung.