

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 22 (1932)

**Heft:** 23

**Artikel:** Fünfzig Jahre Gotthardbahn

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-641774>

#### **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:** 28.12.2025

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

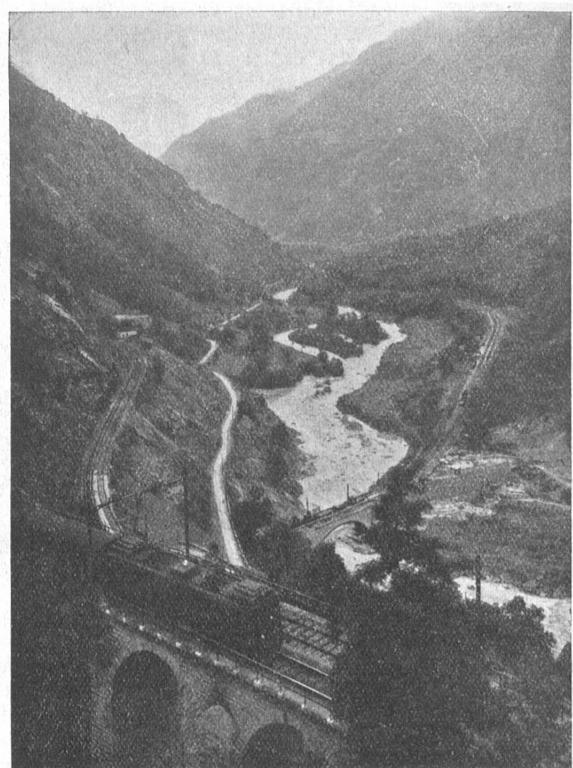
## Fünfzig Jahre Gotthardbahn.

Die Tage der „Gotthard-Lichtwoche“, die so recht die Bedeutung des vor 50 Jahren eröffneten Werkes unterstrichen, sind verflossen. Im Menschenleben sind 50 Jahre eine lange Zeit, im Zeitgeiehehen eine auch so kurze Spanne. Da war es im letzten Jahrhundert die welthistorische große Tat, als das Gotthardloch gebaut und der länderverbindende Schienennetzstrang am 1. Juni 1882 dem regelmäßigen Verkehr übergeben war. Und heute? Da studiert man die ozeanverbindenden Werke. Unsere Väter staunten ob der Tat, die eine Reise nach Italien zu einem Tagesausflug machte. Und kürzlich erst ist die erste Frau in 16 Stunden über den atlantischen Ozean geflogen! Vor hundert Jahren brauchte ein bernischer Auswanderertrupp nach einem 1832 bei Jenni in Bern erschienenen Büchlein, das mir dieser Tage unter die Augen kam, sechs Wochen, um über den Ozean zu fahren. Was wird in abermals 50 Jahren sein?

Diese Feststellungen sollen aber die Bedeutung der Gotthardbahn in keiner Weise herabmindern. Auch heute noch erfüllt die herrliche Bahn ihre hohe Aufgabe. Gerade die Jubiläumsfestlichkeiten betonten immer wieder den Wert dieser völkerverbindenden Linie, die so augenfällig zeigt, daß kein Land sich vom andern abschließen darf, daß wir alle eine große Gemeinschaft sind, Glieder eines Ganzen, die willig zu dienen bereit sein sollten. Wenn das überall voll und ganz erkannt wird, dann wird es wieder besser gehen. So sollte eine Bahn versöhrende und ausgleichende Wirkung haben. Darauf spielte vor 50 Jahren bei den Einweihungsfeierlichkeiten Bundespräsident Baur an, als er sagte: „Die Gotthardbahn sei uns Vorboten des Völkerfrühlings, der bedeutet: Solidarität der Nationen, Bildung und Wohlfahrt, errungen im Wettstreit redlicher Arbeit!“

Sicher hat diese Bahnlinie viel zum wirtschaftlichen Aufbau der durchfahrenden Gegenden beigetragen. Sie hat einen regen Gütertausch ermöglicht, Tausenden und Abertausenden den Weg in den sonnigen Süden gewiesen. Wenn sie auch im Zeitalter des Nationalismus die Völkervereinigung nicht zustande brachte, die Aufgabe besteht fort und an ihrer Lösung arbeitet jeder Gotthardzug von diesseits und jenseits.

Schon das Werden der Gotthardbahn ist ein Zusammenfließen der Völkersolidarität. Wie hätte die kleine



Linienentwicklung der Gotthardbahn oberhalb Giornico.

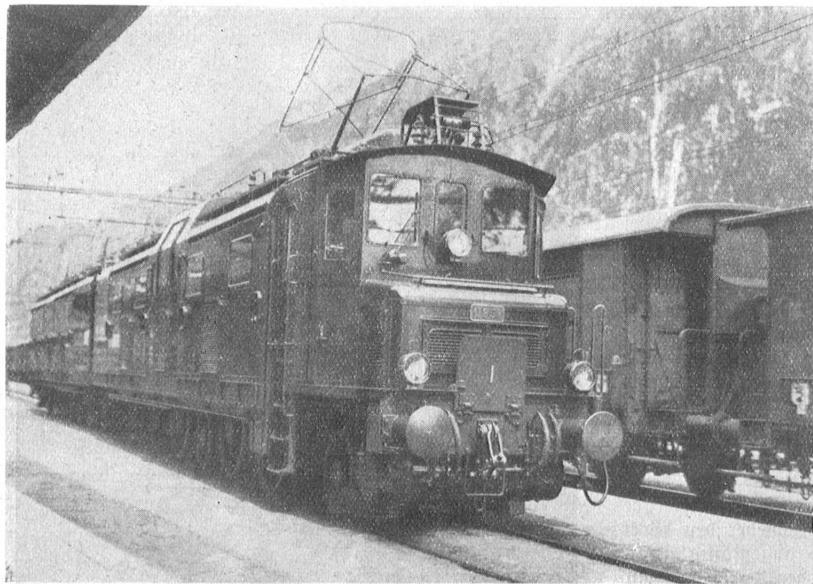
Geschichte des Bahnunternehmens wollen wir nur in den Hauptzügen skizzieren. Schon 1845, zu einer Zeit, als in der Schweiz noch keine Eisenbahn fuhr, regte der Oberingenieur und Oberst L. Nicca eine Bahnverbindung Nord-Süd durch den Alpenwall an. Er wollte allerdings das Lukmanierprojekt verwirkt sehen. Ingenieur Röller in Winterthur setzte sich 1850 für das Gotthardprojekt ein, das in der Folge den Sieg über den Lukmanier davontrug. Am 15. September 1860 wurde ein Komitee mit der Förderung des Gotthardunternehmens beauftragt. Am 7. August 1863 konnte die Gotthardunion ins Leben gerufen werden. Fünfzehn Schweizer Kantone und die Nordostbahn traten bei. Am 15. September 1869 trat in Bern die erste internationale Konferenz für den Bau der Gotthardbahn zusammen. Die Frucht der Verhandlungen war ein Staatsvertrag, den die Schweiz und Italien am 15. Oktober 1869 unterzeichneten, Deutschland erst am 28. Oktober 1871. Die Schweiz übernahm 20 Millionen, Italien 45, Deutschland 20, Summen, die später erhöht werden mussten. Der grundlegende Vertrag für den Bau des Gotthardtunnels wurde am 2. August 1872 unterschrieben, der Bau Louis Favre übertragen. Mit den Tunnelarbeiten wurde am 13. September 1872 auf der Nordseite und am 24. Oktober gleichen Jahres auf der Südseite begonnen. Der Durchschlag erfolgte am 29. Februar 1880. Favre erlebte den Freudentag nicht mehr. Wenige Monate zuvor hatte ein Herzschlag bei einer Tunnelbesichtigung sein Leben ein Ziel gesetzt. Durchschnittlich wurden beim Tunnelbau 2347 Arbeiter beschäftigt. Große Schwierigkeiten mussten überwunden werden. Ende Dezember 1881 war der Tunnel ausgemauert und die Tunnelstrecke konnte am 1. Januar 1882 dem regelmäßigen Verkehr übergeben werden. Der durchgehende Verkehr erfolgte allerdings erst am 1. Juni 1882.

Die Einweihungsfeierlichkeiten begannen am 21. Mai 1882. Die Einladungskarten dazu waren außerordentlich



Die Kraftzentrale Amsteg.

Schweiz dieses gigantische Werk allein schaffen können. Italien und Deutschland mußten die Hauptlasten tragen. Die



Neue Riesenlokomotive der Gotthardbahn.

begehrte. In Italien war man erzürnt, daß nicht mehr hochgestellte Politiker und Presseleute beglückt worden waren. Fast schien es, als ob diplomatische Vorstellungen geplant seien. In Lugern, das herrlich geschmückt war — alle Zeitungen des In- und Auslandes rühmten das — begann der Festakt. Am 21. Mai abends wurden die Gäste aus Italien und Deutschland empfangen. Am 22. Mai folgte eine Dampfsfahrt mit den Dampfern „Italia“ und „Germany“ auf dem Bierwaldstättersee. Der Großteil der Gäste ließ sich dann auf den Rigi tragen, die anderen fuhren bis Flüelen. Am Festbankett im Hotel „National“ mit 690 Gededen führte Nationalrat Rarrer aus Sumiswald das Tafelpräsidium. Reden hielten Bundespräsident Bavier, Gotthardbahndirektor Zingg, General Röder (Deutschland), Bautenminister Baccarini (Italien), v. Levekow, Präsident des deutschen Reichstags, Techio, Präsident des italienischen Senats. In drei Festzügen fuhren die Gäste am 23. Mai dem Süden zu. Es heißt, nördlich der Alpen sei der Empfang ein recht fröhlicher gewesen, fröhlich begeistert dagegen im Tessin. In Mailand kamen die Festzüge am Abend um acht Uhr an. Die italienische Feier wurde daher auf den 24. Mai verlegt und nahm einen nicht minder schönen Verlauf.

### Im Gotthardtunnel.

Von Edgar Chappuis.

Gigantisch türmt empor sich Urgestein,  
Aus tiefster Erde Grund zu Himmelshöhn.  
Indes durchs Tal sich donnernd wälzt der Föhn,  
Durchbraust der Zug den Berg in hellem Schein.  
  
Des Menschen Geist trat schaffend auf den Plan.  
Titanen haben durch die ew'ge Nacht,  
Rastlos und kühn gebaut des Tunnels Schacht,  
Von Nord nach Süd die Schranken aufgetan.  
  
Aus Nacht wird Tag. Aus Tod stieg Leben auf.  
Seht Zug um Zug! — Mit ehrenem Gesang  
Rollt durch den Berg, auf blankem Schienenstrang,  
Nach Süd und Nord in ungehemmtem Lauf.

### Giuseppe Garibaldi.

Zum 50. Todestag, 2. Juni 1932.

General Garibaldi, mit Cavour und König Viktor Emanuel II. die Hauptgestalt des italienischen Risorgimento, wird heute noch in Italien als Nationalheld verehrt, wenn schon sein Ruhm während der Faschistenherrschaft etwas verblaßt ist. Er war auf alle Fälle ein begeisterter Patriote, tapfer, energisch, dabei absolut uneigennützig. Seine Rotbemden vertrauten ihm blindlings. Ein hochgestellter italienischer Politiker sagte einmal in der Kammer: „Man glaube nicht, daß Garibaldi ein Mann von Genie sei, nicht einmal ein Mann von hervorragender Geisteskraft; er ist mehr als das, ein Mann großer Instinkte“. Er ließ sich, das ist eine Tatsache, auf alle Fälle von Ahnungen leiten. So konnte er frisch und fröhlich und ohne lange Überlegungen zugreifen, wo andere vor lauter Überlegungen gar nicht zum Handeln kamen. Dar-

in liegt ein erstes Geheimnis seiner beispiellosen Erfolge, die uns heute noch wie Berichte aus dem Märchenland von tausend und einer Nacht anmuten. Dann aber wirkte er vor allem durch sein Beispiel, durch seine Tapferkeit, durch seine Liebe für alle Leidenden, alle Verfolgten und Verfehlten, seine alles überwindende Vaterlandsliebe. Zum 50. Todestag, am 2. Juni, wird man daher zweifellos den vollstümlichen Helden, der mehr zur Einigung Italiens tat als alle Staatsmänner seiner Zeit — wenn ihm schon jede staatsmännische Ader abgesprochen wird — in ganz Italien ehren.

Rizza war die Heimat Giuseppe Garibaldis. Am 4. Juli 1807 kam er zur Welt, im gleichen Haus, sogar im gleichen Raum wie der französische Marschall Massena, der 1799 als Führer des französischen Heeres den Österreichern und Russen bei Zürich so arg zusehnte und Suvarow besiegte. Der Jüngling begeisterte sich für die politische Größe und die Bürgertugenden des alten Roms, ließ sich für Mazzinis Freiheitsideen begeistern, wurde in die Militärverschwörung 1834 verstrickt und mußte fliehen. Er ging als Sprachlehrer nach Südfrankreich, führte eine Zeitlang für den Bei von Tunis ein Schiff und begab sich dann nach Südamerika, half der Republik Rio Grande im Kampfe um ihre Unabhängigkeit gegen Brasilien, trat 1842 in den Dienst der Republik Uruguay und zeichnete sich an der Spitze der italienischen Legion aus. Das Geschenk von Ländereien lehnte er ab: „Wir folgen unserem Gewissen und tun die Pflicht freier Männer“.

Im Frühling 1848 rief die Revolution Garibaldi zurüd. Mit 54 Waffengefährten schiffte er sich auf der „Hoffnung“ ein. In Italien bot er sich dem König an, begegnete aber Misstrauen. In Mailand bildete er eine Freischar, deren Uniform das rote Hemd wurde, die Nationaltracht in Südamerika. Zahlreich strömten ihm die lombardischen Jünglinge zu. Das Unglück konnte freilich Garibaldi nicht abhalten. Zwar setzte er nach der Niederlage der italienischen Truppen den Krieg noch eine Zeitlang auf eigene Faust fort, ohne gegen den übermächtigen Radetzky aufkommen zu können.

Am 8. Februar 1849 wurde die römische Republik proklamiert, nachdem Papst Pius IX. nach Gaeta entflohen war. Napoleon III. schritt ein, sandte Okkupationstruppen in den Kirchenstaat. Am 30. April 1849 schlug Garibaldi die Franzosen unter Dardinot, überfiel, kurz darauf die