

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift  
**Band:** 5 (1901)  
**Heft:** 21  
  
**Artikel:** Von der Verkehrsentwicklung der Gotthardbahn  
**Autor:** Eichhorn, Karl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-575778>

### **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**

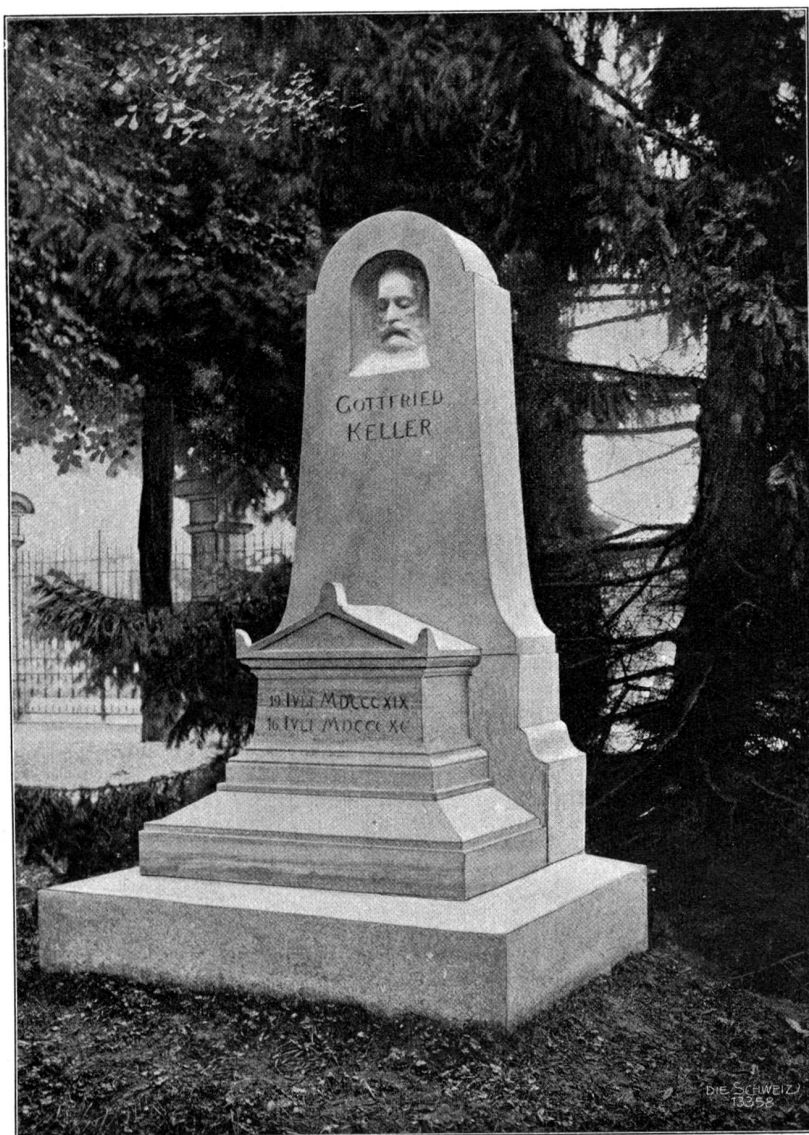
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 09.02.2026

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



Phdt. Krenn, Zürich.

## Beisetzung Gottfried Kellers.

Mit Abbildung.

Gottfried Kellers Asche hat nun endlich ihre letzte Ruhestätte gefunden, nachdem sie elf Jahre lang in einem schmucklosen Urnenschrank des Zürcher Krematoriums aufbewahrt gewesen war. Wenn Fremde und Freunde des Dichters nach dessen Grabe frugen, mußte man ihnen gestehen, daß er noch gar keines besitze. Die Erben Gottfried Kellers, die schweizerische Winkelriedstiftung und der Zürcher Hochschulefond, bemühten sich schon lange, dem Dichter eine würdige Ruhestätte zu schaffen, die auch äußerlich einen pietätvolleren und erhebenderen Eindruck macht, als der bisherige Aufbewahrungsort der Asche. Die Stadt Zürich stellte auf dem Centralfriedhofe einen schönen isolierten Platz zur Verfügung, auf dem das von den Erben gestiftete Grabdenkmal Anfangs August errichtet wurde. Es ist einfach und schmucklos aus rosafarbigem Marmor ausgeführt und trägt außer dem wohlgetroffenen Portrait des Dichters nur sein Geburts- und Sterbedatum, jede weitere Inschrift fehlt. Das Denkmal wurde nach Entwürfen von Prof. Bluntzli und Richard Kitzling vom Bildhauer Schneebeli in Zürich ausgeführt.

Am 8. August fand in Gegenwart der Spitzen der städtischen und kantonalen Behörden und weniger Nächstebeteiligter, die Uebertragung der Asche nach dem Grabmal statt. Dort wurde sie in einer kupfernen Kapel in den Sockel des Monuments eingelegt und hierauf durch Aufsetzen des oberen Teils des Denkmals verschlossen. Nachdem die Ceremonie vorüber und das Protokoll über den Vorgang unterzeichnet war, sprach der Regierungspräsident Ernst Allen, die am Zustandekommen des Grabmals mitgewirkt hatten, den Dank der Regierung aus und empfahl dieses der Obhut der Stadt Zürich.

## Von der Verkehrsentwicklung der Gotthardbahn.

Mit zwei Abbildungen.

Nichts spricht deutlicher für die Weitsichtigkeit der Staatsmänner von Deutschland, Italien und der Schweiz, denen der Hauptstoß zum Bau der Gotthardbahn zu verdanken ist, als ihre Verkehrsentwicklung, die sich bei einem Rückblick auf den nun fast zwanzigjährigen Betrieb überzeugend ergibt.

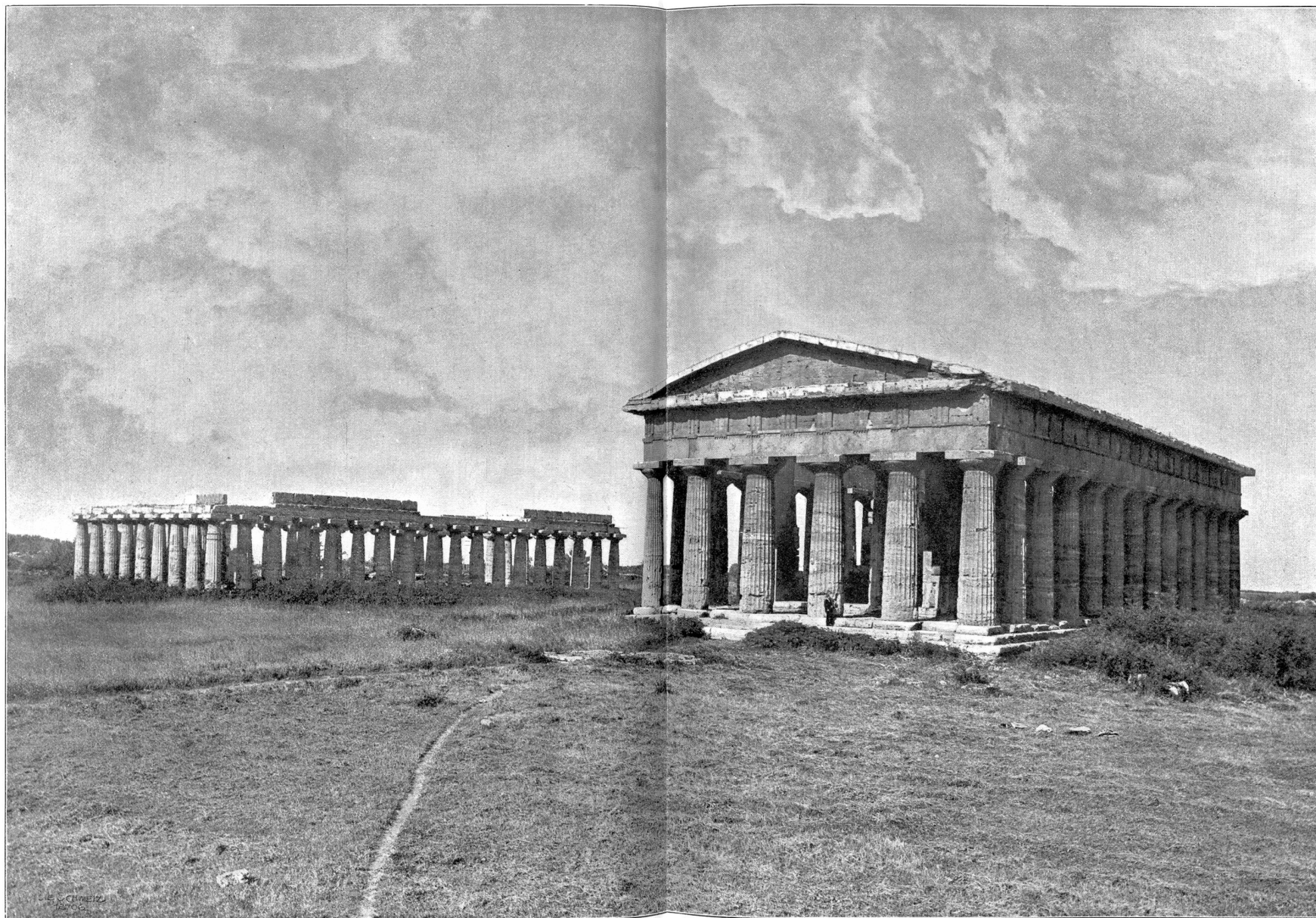
Am 1. Januar 1882 wurde der nahezu 15 Kilometer lange und ungefähr 1150 Meter über Meer angelegte Gotthardtunnel dem Verkehr übergeben und am 1. Juni gleichen Jahres die durchgehende Linie eröffnet, abgesehen von den nördlichen Zufahrtslinien, deren Vervollendung einem spätern Zeitabschnitte vorbehalten war. Der jetzige Hauptstrang, die Linie Luzern-Gotthard-Chiasso, ist 226 Kilometer lang. Sie steigt von 439 Meter in Luzern auf 1154 im Gotthard an und fällt dann bis auf 340 Meter in Chiasso.

Der Betrieb der Gotthardbahn begann im Jahre 1882 bei einem Bestande von 64 Lokomotiven, 18 Vier-, 31 Sechsw- und 15 Achtkuppelern; 127 Personenwagen mit 278 Achsen und 4845 Sitzplätzen; 538 Gepäck- und Güterwagen mit 5878

Tonnen Tragkraft. Im Jahre 1892 betrug die Zahl der Lokomotiven 96, 24 Vier-, 40 Sechsw- und 1 Zwißkuppeler; die Zahl der Personenwagen 209 mit 442 Achsen und 7434 Sitzplätzen; die Zahl der Gepäck- und Güterwagen 1320 mit 15,900 Tonnen Tragkraft. Im Jahre 1901 steigt die Zahl der Lokomotiven auf 153, 23 Vier-, 88 Sechsw- und 41 Achtw- und 1 Zwißkuppeler; der Personenwagen auf 269 mit 684 Achsen und 10,565 Sitzplätzen; der Gepäck- und Güterwagen auf 1794 mit 22,379 Tonnen Tragkraft.

Im Jahre 1882 wurden 810,545 Personen befördert; Ertrag 2,909,403 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 3,334,672 Fr.; Gesamteinnahme 6,244,075 Fr. Im Jahre 1892 wurden 1,452,585 Personen befördert; Ertrag 4,743,640 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 9,107,771 Fr.; Gesamteinnahme 13,851,411 Fr. Im Jahre 1900 wurden 2,636,344 Personen befördert; Ertrag 8,513,062 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 11,622,229 Fr.; Gesamteinnahme 20,135,292 Fr.

Die bedeutende Verkehrssteigerung ist wohl zum guten



Der Neptuntempel in Paestum.

(Im Hintergrunde Ruine der Basilika).

Nach Photographie Braun, Clément & Cie. in Dornach i. Elsass.



Teil auch dem Mufe weitgehender Verkehrssicherheit zuzuschreiben, für welche die Leitung der Gotthardbahn weder Mühe noch Kosten scheut. Staunen erregen die Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschläge und Rutschungen, die Verbauungen reißender Wildbäche, die kostspieligen Flußkorrekturen, der in Sturm und Nacht nie versagende Signaldienst u. s. w.

Auch das Räumen der Bahnlinie von den ungeheuren Schneemassen strenger Hochgebirgswinter verursacht gewaltige Arbeit und bedeutende Kosten, obgleich die Bahnverwaltung sich eigens dafür eingerichtet hat. So wurde eine Dampf-Schneeschleudermaschine erbaut, deren Leistungen von 800 auf 1200 Pferdekraft gesteigert werden können und die z. B. eine 60 m lange und 2–3 m hohe, eisharte Lawinenschuttmasse in dreißig Minuten durchbrach. Für das Räumen der Linie vom Schnee

wurden im Jahre 1898 67,346 Fr. und im Jahre 1888 sogar 90,278 Fr. ausgegeben.

Nicht eine Spur beklemmenden Gefühls beeinträchtigt den Hochgenuß einer Gotthardbahnfahrt. Auch die frühere Rauch- und Dunstbelästigung im großen Gotthardstollen ist völlig beseitigt durch die anfangs des Jahres 1899 eingeführte künstliche Ventilation, System Saccardo. Die Fahrt ist ungemein ruhig. Eine eigentümliche Anwendung und Verbindung von Federn verhütet heftige Stöße und sichert ganz sanftes Dahingleiten. Die Wagen sind mit Dampfheizung und elektrischem Licht versehen. Zuverlässige Westinghousebremsen fehlen ebenfalls nicht. Das Wagenmaterial der Gotthardbahn gehört anerkanntermaßen zum elegantesten und besten, das dem Weltverkehre dient.

Karl Eichhorn.

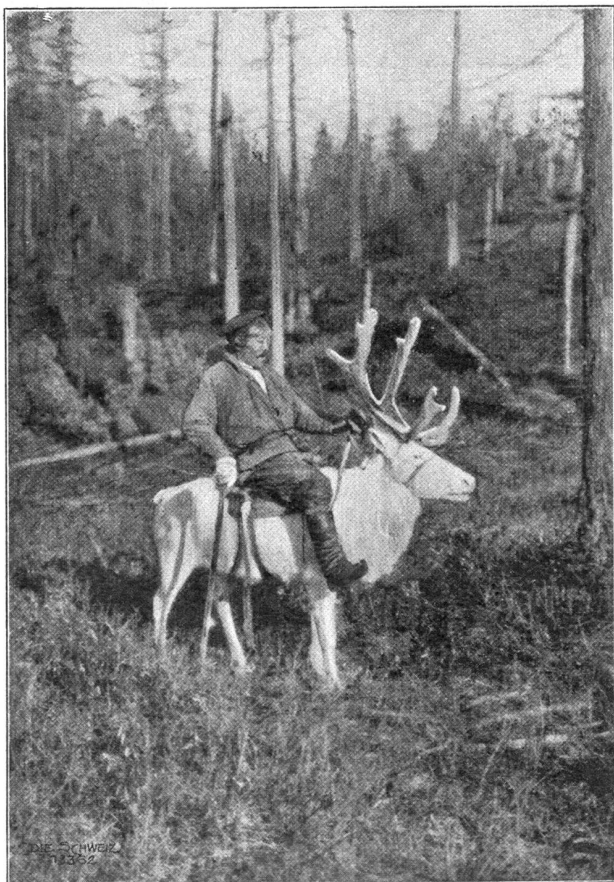
## Unser Kindchen.

Aus dem Englischen des Matthias Barr, übersetzt von T. B.

'S ist nur ein Kindchen, vom Himmel gefallen,  
'S ist nur ein Schelmgesicht, lachend zu Allem.  
'S ist nur ein Mändchen, ein Näschen dazu,  
'S ist nur ein Paar Händchen, zehn Zehchen im Schuh.

'S ist nur ein Köpfchen, so golden und weich,  
'S ist nur ein Jünglein, an Wortschwall so reich,  
'S ist nur ein Hirnlein, vom Denken noch leer,  
'S ist nur ein Herzchen, gottlob noch nicht schwer.

'S ist nur ein Blümchen, damit wir's betreuen,  
'S ist nur ein Wesen, zum lieben und freuen,  
'S ist nur ein Kindchen, niemals in Ruh,  
Klein, doch wie lieb uns, weißt Gott, wohl nur du!



## Bilder aus Sibirien.

Mit zwei Abbildungen.

Die nebenstehenden beiden Bilder, die wir den Aufnahmen des Herrn Dr. Ernst Maier aus Zürich, Geologen in Diensten der ostsibirischen Amgun-Goldminen-gesellschaft, verdanken, ebenso wie die nachfolgenden Notizen, geben einen kleinen Begriff von der Art des Reisens in jenen Gegenden. Wir stellen uns gemeinhin Sibirien als eine weite ebene Steppe vor, wie etwa auch die Wüste als eine große glatte Sandbüchse. Beides ist falsch. Das weite Flußgebiet des Amur insbesondere ist ein Gebirgsland, dessen Höhen sich bis zu 2000 Meter und darüber erheben. Größtenteils ist es von der „Taiga“ bedeckt. Diese ist ein Urwald, und doch wieder feiner; ersteres insofern, als sie völlig wild entsteht und wieder vergeht. Aber die dichte, undurchdringliche Vegetation, die den eigentlichen Begriff des Urwaldes ausmacht, ist natürlich in diesem nördlichen Klima unmöglich. Es ist ein unschöner Wald aus Nadelholz und Fichten, in dem niedriges Dickicht, umgestürzte Baumstämme und sehr oft Sümpfe das Fortkommen erschweren. Der Anblick ist unerfreulich, weil der Wald fast überall, besonders aber in dem weiten Umkreise aller Goldgruben, vollständig abgebrannt ist, nur vereinzelt ragen die nackten und verkohlten Baumstümpfe in die Luft. Reisen und Reiten in dieser Taiga ist kein Vergnügen, man muß fortwährend seinen Weg suchen, sehr langsam und vorsichtig reiten: auf einmal geht es 300 Meter steil in ein Tal hinunter, und drüben ebenso steil wieder hinauf. Man muß absteigen, um das Roß zu halten, und man möchte dabei sechs Hände haben, um sich zu hauen, mit dem vollständig nutzlosen Vorjag, die Moskitos zu verjagen.

Reisen und wissenschaftliche Expeditionen in diesen Gegenden wären unmöglich ohne das Rentier. Man nimmt wohl ein oder zwei Pferde im Sommer mit, zum eigenen Gebrauch des Führers; aber der Transport des mächtigen Gepäcks kann durch Pferde nicht geleistet werden, weil bei wochenlangem Aufenthalte in unbewohnten Gegenden für sie kein

Tunguse auf dem Rentier.  
Original-Aufnahme von Dr. Ernst Maier aus Zürich.