

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 8 (1904)

Artikel: Der Ricken-Tunnel
Autor: Krenn, Anton
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-573532>

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

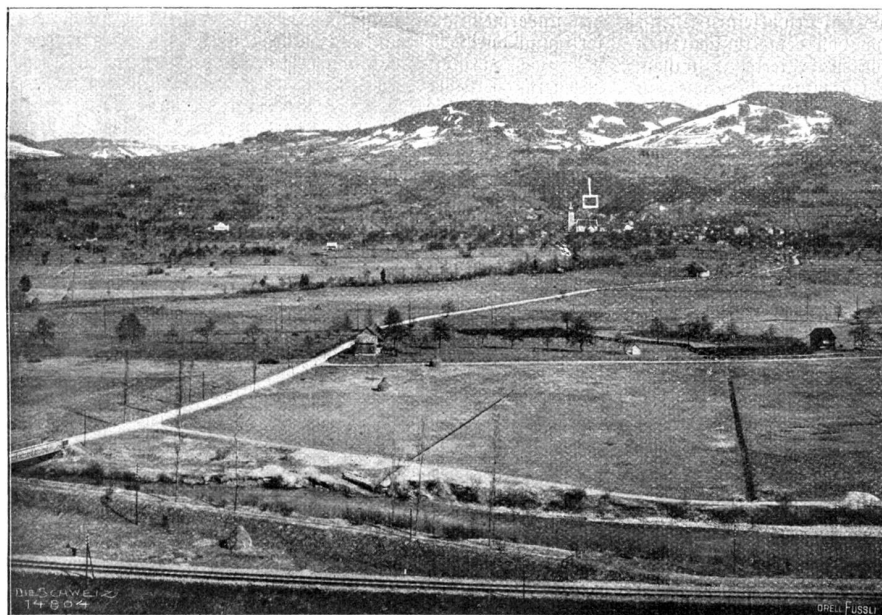
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 18.02.2026

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



Ricken-Tunnelbau. Geländeübersicht bei Kaltbrunn.
 ⚐ bezeichnet den südlichen Tunnelzugang.

kaustischen Bemerkung, daß eine etwaige Neblaus, wenn sie zu ihrem Unglück je auf diese Pflanze geraten sei, ohne Zweifel schon längst den Hungertod gefunden habe. Ich sollte also die Gesellschaft des Mooses noch weiter bis Venedig genießen, während meine neuen Bekannten froh waren, von Triest mit der Bahn bald nach Deutschland zu kommen.

Am nächsten Tag setzte, durch die scharfe Luft schon abends vorher angekündigt, eine tüchtige Bora ein. Mit Heulen und Pfeifen peitschte der schneidend kalte Wind die Fluten des Hafens über die Quaimauern; bald standen diese unter Wasser, und die jagenden dunkelgrauen Wolken, der lichtlose Himmel und der eisige, alles verschleiende Regen vollendeten das trostlose Bild. Wir, das heißt Giovanni und ich, verbrachten unsere Zeit teils im Bett, teils am lodernden Kaminfeuer und beschloßen, den am nächsten Morgen nach Venedig abgehenden Dampfer zu benutzen. Als wir in der grauen, naßkalten Morgenfrühe an den Hafen hinuntergingen, fanden wir, daß man das unmittelbar an der Quaimauer liegende, hochragende Schiff nur vermittlest einer langen, schrägen Brücke erreichen konnte, die über den überschwemmten Hafenrand führte. Das Wetter war abscheulich; ein strömender, windgepeitschter Regen setzte ein, und wir waren froh, in dem Gedränge noch verhältnismäßig ohne Schaden hinaufzugelangen. Giovanni freilich mußte, um seinen Topf nicht fahren zu lassen, dafür seinen Hut ins Wasser wehen lassen; aber es waren glücklicherweise ein paar Lazzaroni da, welche diese und andere Kopfbedeckungen gern und eifrig herausfischten und gegen einige Münzen zurückbrachten. Das Schiff war ein alter, nicht sehr reinlicher Kasten, dessen geschlossener „Salon“ sich in kürzester Frist mit einer nach nassen Kleidern riechenden, bunten Gesellschaft vollständig anfüllte. Die Gesellschaft sollte bald noch unangenehmer werden, als sie es schon durch das Drängen und Stoßen war; denn kaum waren wir aus dem Hafen, so fing der Kasten vor den daherstürmenden, von der wütenden Bora gejagten Wellen derart zu schlingern an, daß innerhalb weniger Minuten der größte Teil der Reisen-

den, worunter augenscheinlich viele Touristen aus dem Norden, die in Triest den milden Süden gesucht hatten und vor der Bora Reithaus nahmen, rettungslos seekrank wurden. Die nun folgenden Szenen in dem überfüllten Schiff spotten jeder Beschreibung. Ich wenigstens sah mich veranlaßt, vor dem Chaos an dem ganz verlassenen Büfett Zuflucht zu suchen, wo ich mir einen starken Brandy mit Soda zu Gemüt führte, während der äußerst nüchterne und sparsame Giovanni — wir wurden beide nie seekrank — unbewegt, seinen geliebten Topf fest umschlingend, in dem Trubel saß und stoisch ergeben das Ende dieser Heimjuchung abwartete. Der sonst so leicht aus dem Konzept gebrachte Mensch schien sich zu seinen aufgelösten Mitreisenden an diesem Platz in einem eigentümlichen Gegensatz zu befinden. Vielleicht war es die auf dem menschlichen Widerspruchsgestalt basierende Stimmung, die uns so oft in Gesellschaft aufgeregter Menschen ergreift, vielleicht auch die Freude

darüber, sein japanisches Moos — ich bemerkte, daß er die Zeit in Triest benutzt hatte, den gemeinen Schiffstopf durch einen schönen bunten Blumentopf zu ersetzen — glücklich durch so viele Fahrnisse gelotst zu haben und endlich dem Hafen der Ruhe nahe und seiner sicher zu sein.

Ich hätte es ihm wirklich gegönnt; aber es kam leider anders! Zwar das Wetter wurde in der Nähe der venezianischen Küste besser, und die Zollplacereien, die wir angesichts des Plages und Doms von San Marco nochmals über uns ergehen lassen mußten, wurden glücklich überwunden, da Giovanni, von Triest her gewisigt, seinen Spariamkeitssinn mannhafte besiegte und seinen biedern schutzöllnerischen Landsleuten einige Silberlinge opferte. Auch vor der Neblaus schien man sich hier nicht zu fürchten, da das unschuldig verdächtige Moos doch in Triest hatte passieren dürfen. Und die Gondolieri waren so freundlich, installierten Giovanni und mich mit unsern Sachen und Deckstühlen so bequem in ihrer geräumigen, kohlschwarzen Gondel mit dem gerechten sonderbaren Schnabel und Schwanz und fuhren mit uns so geschickt und lautlos durch das Gewimmel, an den stolzen düstern Palästen vorbei und hinein in den Canal Grande, daß ich das selbstbewußte Lächeln Giovanni's, wie er, sein Moos neben sich, so zufrieden auf der gepolsterten Bank saß, ganz gut überlesen konnte. Es hieß: „Siehst du, so haben wir es in Italien!“ Und da kam das Verhängnis, das sich immer einzustellen scheint, wenn wir uns am sichersten fühlen. Angesichts des Ponte di Rialto wollten unsere Gondolieri in einen engen Seitenkanal einfahren, da kam uns eine andere Gondel entgegen, der Steuermann hinter uns warf das Fahrzeug herum, wir bekamen einen unsanften Ruck und hörten plötzlich ein leichtes Plätschen... Das japanische Moos war ins Wasser gefallen und verschwand in den Tiefen des Kanals!

— Der Rest ist Schweigen, ich flüchtete mich durch den Gotthard nach Hause — — —

Der Ricken-Tunnel.

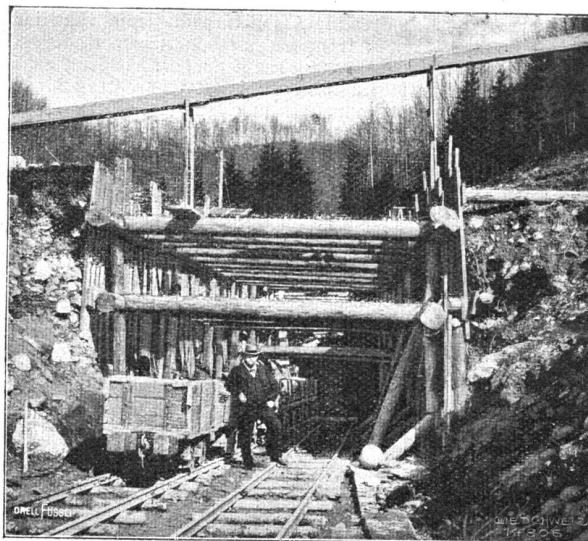
Mit drei Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.

Während in der Westschweiz das größte Unternehmen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues nach mancherlei Hindernissen seiner Vollendung entgegengeht, hat man in der Ost-

schweiz schon wieder mit der Durchbohrung eines weiteren gewaltigen Bergmassivs begonnen, und nach viereinhalb Jahren soll ein neuer Riesentunnel, der drittgrößte unseres Landes,

dem Verkehr eröffnet werden. Es betrifft den Bau des Ricken-Tunnels, der bestimmt ist, den Weg von Süddeutschland und der Ostschweiz nach dem Gotthard und Italien bedeutend abzukürzen. Im Ausbau des ostschweizerischen Eisenbahnnetzes bildet er den Hauptfaktor. Bei Wattwil im Toggenburg beginnend und bei Kaltbrunn im st. gallischen Oberland ausmündend, erhält er die respektable Länge von 8604 Meter, gehört also schon zu den großen Bauten dieser Art. Eine von der bisherigen Tunnelbautenweise abweichende Eigenart besteht darin, daß er nicht von beiden Ausmündungen gegen die Mitte zu ansteigt, sondern daß er eine konstante Steigung von Süden gegen Norden aufzuweisen hat; das Nordportal liegt etwa fünfzig Meter höher als das südliche. Ob sich daraus in bezug auf die Entwässerung nicht ähnliche Schwierigkeiten ergeben wie beim Simplon, muß erst die Erfahrung lehren. Die Bauarbeiten sind in die Hände von bewährten Fachleuten gegeben. Die Aktiengesellschaft „Ricktunnel-Unternehmung“ setzt sich zusammen aus den Firmen Pallaz in Lausanne, den Gebrüdern Fougerolle und der Société des Grands Travaux in Marseille. Diese haben die Ausführung des Tunnels und der beiderseitigen Zufahrtsgelände um den Betrag von Fr. 12,200,000 übernommen. Der erste Spatenstich wurde im Dezember vorigen Jahres getan, und bisher sind die Bauarbeiten in normaler Weise vorgeschritten.

Anton Krenn, Zürich.



Ricken-Tunnelbau. Eingang bei Kaltbrunn.

Aus Bourbaki-Seiten.

Nachdruck verboten.

Erinnerungsbilder von Dr. Rudolf Wagner, Hausen a. Albis.

(Schluß).

Mit einer einzigen französischen Ambulanz habe ich aber doch nähere Bekanntschaft gemacht.

Sie meldete sich unter dem pompösen Namen: Ambulance du Grand Quartier général de la 1^{re} Armée française und hatte einen Bestand von siebenzehn Offizieren und Ärzten, drei- und siebenzig Krankenwärtern, Trainisoldaten und Bedienten, mit neununddrei- und vierzig Pferden und Maultieren, dazu die nötigen Fuhrwerke und das betreffende Lazarettmaterial für siebenzig Betten.

Der Intendant dieser Sanitätsgruppe stellte, auf die Genferkonvention sich berufend, das Verlangen des freien Rückmarsches nach Frankreich über Aubonne. Der Kommandant unserer fünften Division erklärte aber, daß die Ambulance du Grand Quartier général in erster Linie sich nach den Anweisungen des Divisionsarztes mit der Versorgung der französischen Kranken in Orbe zu befassen habe. Der Ambulanz wurde das nahe bei Orbe gelegene Schloß „Montchoisy“ als Standquartier angewiesen.

Wohl setzten wir diese Ambulanz genau von den traurigen

Verhältnissen in Kenntnis, unter denen die vielen hundert Kranken ihrer Armee sich befanden, und teilten ihnen die Lage der einzelnen Lazarettäumlichkeiten in Orbe mit. Ein einziges Mal nahmen einige der Ärzte flüchtigen Einblick in sogenannten „Temple“; aber zur Abordnung eines Wärters oder Abgabe von Lazarettmaterial an ihre bedauernswerten Kompatrioten waren sie nicht zu bewegen. Sie bestanden auf dem „freien Abzug, nach Genferkonvention“.

Am Nachmittag des 7. Februar ritt ich nach „Montchoisy“ hinaus, als Ueberbringer eines letzten Befehls von unserm Divisionskommandanten. Im Hofe dieses alten Herrschaftsitzes und in den das Schloß umgebenden Wirtschaftsgebäuden und Stallungen hatte sich die Mannschaft der großen Ambulanz mit ihren Fuhrwerken und den Zug- und Meittieren kriegsmäßig, doch möglichst bequem installiert.

Auf mein Verlangen ward ich von einer Ordonnanz zum Kommandanten der Truppe geführt. Er befand sich mit den Offizieren und Ärzten im großen eleganten Saal des Schlosses, alle ganz nonchalant und höchst gemütlich auf den Fauteuils um den geöffneten Flügel gruppiert. Vor meinem Eintritt erklangen gerade noch einige abgerissene Passagen auf dem vorzüglichen Instrument. Mein Erscheinen schien einigermaßen zu stören. Das erste, was ich ganz deutlich bemerkte, waren die erschütterlichen Spuren an Schloß und Deckel des Flügels von gewaltigem Aufsprengen des beinahe ganz neuen Instruments. Auf dem geöffneten Deckel stand neben einem halbgelerten Kistchen Havanna mehr als eine entkorkte, bestaubte Flasche von wohl ganz edelm Nebenast, mit vollen und halbgelerten Gläsern. Ein richtiges Gegenstück zu den Bildern tiefsten Krankenelends der armen Bourbakis in ihren strohbedeckten Lazaretten!

Möglichst kurz, aber bestimmt entledigte ich mich des Auftrags unseres Divisionskommandanten, dahin lautend: es werde der Ambulanz der Abzug erst dann gestattet, wenn sie mit ihren eigenen Transportmitteln die sämtlichen transportfähigen Kranken der Ostarmee, die zu Orbe liegen, nach der nächsten Bahnstation evakuiert haben werde! Das hat dann aber auch wirklich den Herrschaften Beine gemacht. Schon bis zehn Uhr folgenden Morgens (8. Februar)



Ricken-Tunnelbau. Senkrechter Schacht zum Tunnel zur raschen Materialförderung. Von den Schächten aus wird der Tunnelbau nach beiden Seiten vorgetrieben.