

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 69 (2001)

Vorwort: Einführung
Autor: Waldis, Alfred

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: 25.04.2026

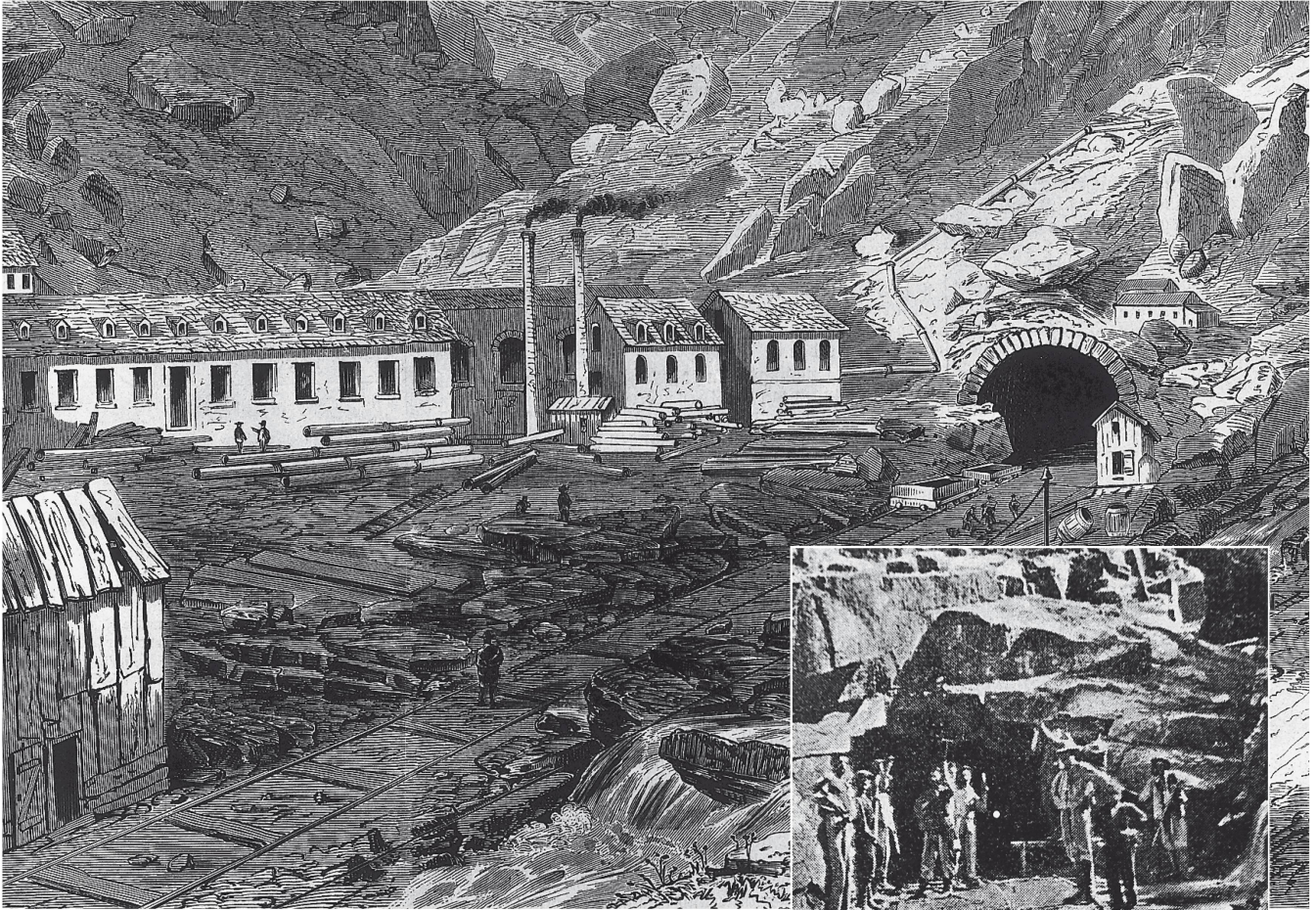
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Einführung

Schon kurz nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie der Welt 1825 in England tauchte die Idee auf, mit dem neuen Verkehrsmittel auch die Alpen zu überqueren und damit eine Verbindung zwischen dem Norden und Süden des europäischen Kontinents zu schaffen. Die ersten Alpenbahnen entstanden jedoch nicht in der Schweiz, sondern in Österreich und Frankreich. Die österreichische Semmeringstrecke erbrachte 1854 den Beweis für die Tauglichkeit der Schiene im Gebirge, 1867 folgten die Brenner- und 1871 die Mont-Cenis-Linie. Erst 1882 kamen die Verbindungen durch den Gotthard, 1906 die Simplon- und 1913 die Lötschberg-Strecke hinzu.

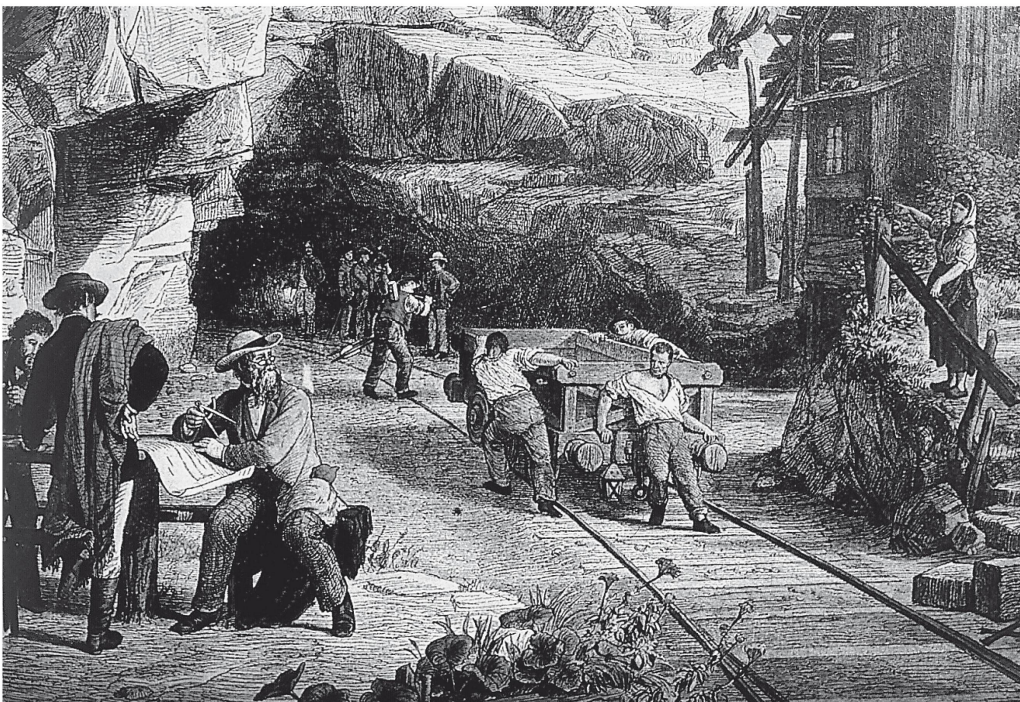
Für eine Alpen traversierung in der Schweiz hatte man anfänglich den östlichen Teil der Alpen in Betracht gezogen, weil die wichtigen Pässe Splügen und Lukmanier weniger Schwierigkeiten boten als die zentral und westlich gelegenen Übergänge. Entscheidende Auswirkungen auf die Streckenwahl einer schweizerischen Alpenbahn hatten aber vor allem die staats- und verkehrspolitischen Veränderungen im benachbarten Ausland: in Italien die Einigung zum Königreich und in Deutschland die Schaffung des Norddeutschen Bundes und des (Zweiten) Deutschen Kaiserreiches. Zudem begünstigten die inzwischen erstellte Brenner-Linie im Osten und die Mont-Cenis-Strecke im Westen die Konzentration auf die zentral gelegene und die Industriezentren des Rheinlandes und Oberitaliens auf kürzestem Weg verbindende Gotthardbahn.





Baustelle Göschenen und Baubeginn am Gotthardtunnel (kleines Bild)

Bau der Gotthardbahn



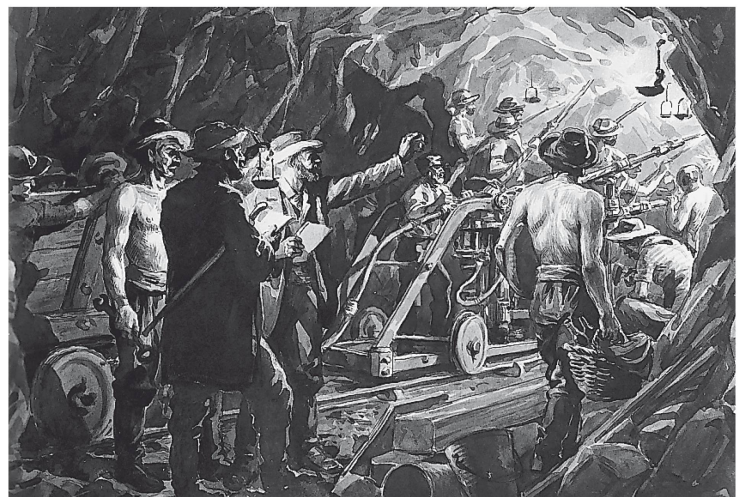
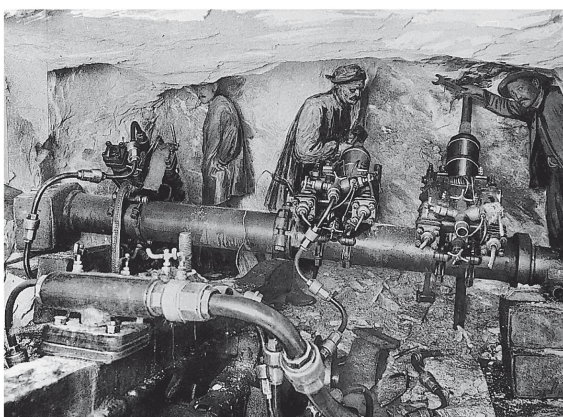
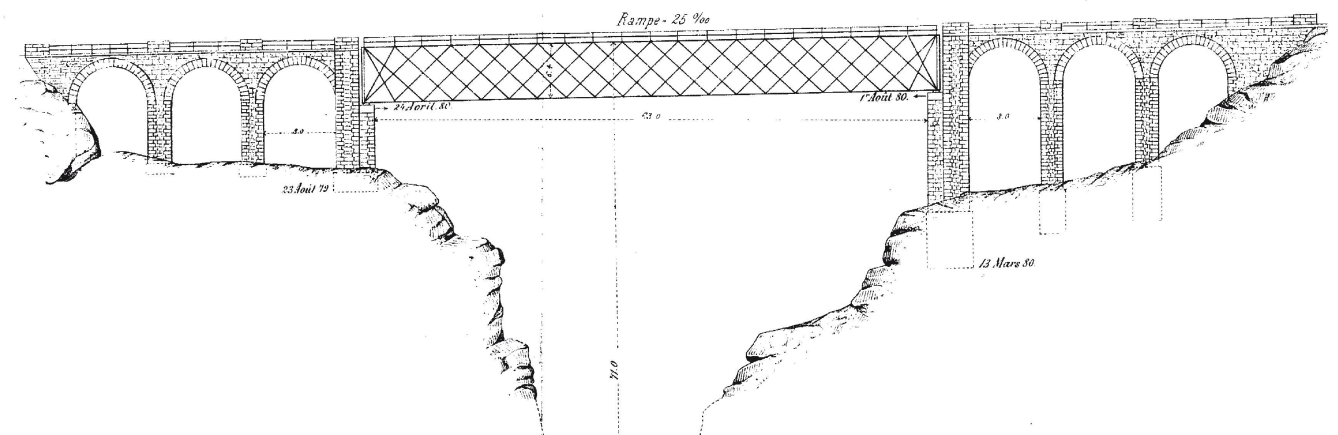
Bauarbeiten am Südportal des Gotthardtunnels in Airolo



Bild oben:
Gelungener
Durchbruch des
Gotthardtunnels am
29. Februar 1880

Mitte:
Die Maienreussbrücke

Unten:
Bohrmaschinen im
Einsatz



Mit der Ratifizierung des Gotthardvertrages am 29. Oktober 1871 durch das Deutsche Kaiserreich war der Weg frei für die Realisierung des Vorhabens. Das rund ein Vierteljahrhundert dauernde Ringen um die erste schweizerische Alpentransversale auf der Schiene war damit erfolgreich beendet worden. Die am 6. Dezember 1871 gegründete Gotthardbahn-Gesellschaft verpflichtete den Genfer Unternehmer Louis Favre zum Bau des 15 km langen Tunnels, der nach einer Bauzeit von knapp acht Jahren durchschlagen wurde. Kostenüberschreitungen hatten Kürzungen des Bauprogrammes und Nachfinanzierungen zur Folge. Dank des über Erwartungen grossen Verkehrsaufkommens konnte die Linie bald nach der am 1. Juni 1882 erfolgten Inbetriebnahme auf Doppelspur ausgebaut werden; 1897 folgten die zurückgestellten Zufahrtsstrecken Immensee-Luzern und Zug-Arth-Goldau.

Mit der Eröffnung des Simplontunnels (1906) und der Lötschberglinie (1913) fanden die schweizerischen Alpenbahnprojekte ihren – vorläufigen – Abschluss. Der starke Verkehrszuwachs nach dem Zweiten Weltkrieg rückte Anfang der sechziger Jahre die Anpassung der Nord-Süd-Verbindungen erneut ins Zentrum der verkehrspolitischen Überlegungen. 1980 wurde im Rahmen des Nationalstrassenbauprogrammes der Gotthardstrassentunnel dem Verkehr übergeben. 1990 stimmte das Schweizer Volk der Verwirklichung einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu. Mit den eigentlichen Bauarbeiten haben die in der AlpTransit Gotthard und AlpTransit Lötschberg zusammengeschlossenen Unternehmen bereits begonnen; der 34 km lange Lötschberg-Basistunnel zwischen Frutigen und Raron soll im Jahre 2007 eröffnet werden, der 57 km lange Gotthard-Basistunnel

zwischen Erstfeld und Biasca im Jahre 2012.

Sechs Ingenieure

Bei den Bemühungen um die ersten die schweizerischen Alpen querenden Eisenbahnen haben sich auf der technischen Seite vor allem sechs Ingenieure verdient gemacht: Richard La Nicca, Pasquale Lucchini, Karl Emanuel Müller, Gottlieb Koller, Gustave Bridel und Ferdinand Rothpletz. Während La Nicca eine Bahn über den Lukmanier verfocht, befürworteten Koller, Lucchini und Müller die zentrale Gotthardstrecke, an deren Bau Bridel massgebend beteiligt war; Rothpletz spielte bei der Verwirklichung der Simplon- und Lötschberg-Linie eine bedeutende Rolle.

Die in dieser Schrift vorgestellten Ingenieure haben nicht nur Eisenbahnstrecken und Strassen gebaut; ihr Tätigkeitsgebiet reichte darüber hinaus quer durch die Schweiz von Flussverbauungen (La Nicca, Müller), dem Dammbau von Melide (Lucchini) bis zu den Juragewässer-Korrekturen (La Nicca, Bridel). Es umfasste weiter Brückenbauten (Müller, Bridel, Rothpletz), sogar eine Kirche (Müller) und die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee (Müller).

Trotzdem sind ihre Namen eher spärlich in die Fachliteratur eingegangen. Sie der Vergessenheit zu entreissen und ihren Einsatz zur Verwirklichung der schweizerischen Alpenbahnen zu würdigen, ist Aufgabe dieses Bandes. Mit ihren Bemühungen haben sie an der Schaffung der Grundlagen für ein europäisches Verkehrsnetz mitgewirkt, das heute noch aktuell ist und mit der NEAT eine zeitgemässe und leistungsfähige Erweiterung erfahren wird.

Alfred Waldis