

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 85 (2007)
Heft: 3

Artikel: Durchs dunkle Loch in die Sonnenstube
Autor: Margadant, Anita
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-722247>

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: 01.01.2026

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



Bahn frei: Die erste Eisenbahnfahrt durch den neu eröffneten Gotthardtunnel im Mai 1882.

Durchs dunkle Loch in die Sonnenstube

Die Gotthardlinie feiert diesen Frühling ihren 125. Geburtstag: Am 23. Mai 1882 fuhr die erste Eisenbahn durch den damals längsten Tunnel der Welt. Der Berg war bezwungen – die Fahrt in den Süden frei. Ein früherer Lokomotivführer schaut zurück auf spannende Zeiten.

VON ANITA MARGADANT

Lange Zeit schlief der Gotthard einen Schneewittschlaf. Kelten und Römer trauten sich nur vereinzelt über den Pass und umgingen die Schöllenschlucht wann immer möglich, wohl, weil sie ihnen zu wild war. Erst mit dem Bau der Teufelsbrücke vor über 700 Jah-

ren wurde der Übergang durchgängig begehbar. Zuerst wurden Waren auf Pferden über den alten Saumpfad transportiert, später sassen Reisende in Kutschen, die sich auf der neuen Strasse über den Pass schlängelten. Im 19. Jahrhundert waren täglich bis zu 400 Pferde mit ihren Postillions, Kutschern oder Fuhrleuten auf der Passstrasse unterwegs. Die An-

wohner der Gotthardstrasse machten ein gutes Geschäft.

Dann kam die Wende. Vor 125 Jahren bestieg der letzte Postillion sein Gefährt und überquerte den Gotthardpass. Unten im Berg war nämlich der Tunnel, mit dessen Bau man im Herbst 1872 begonnen hatte, vollendet. Die Zukunft am Berg gehörte von nun an der Eisenbahn, das

Leben und Treiben auf dem Gotthard fand ein jähes Ende. Wirtshäuser, Pferde-stallungen, Postillions wurden keine mehr gebraucht – die Zahl der Bevölkerung in der Region reduzierte sich teilweise um mehr als die Hälfte.

Der Bau des Gotthardtunnels war ein Kraftakt: Zehn Jahre lang kämpften sich rund 4000 vor allem italienische Arbeiter in gebückter Haltung durch den Fels. Täglich standen sie acht Stunden lang bis zu den Knien im Wasser, bohrten, pickelten und schaufelten für ein paar Franken Lohn im Tag. Sie kämpften gegen Hitze, Wasser und Felsstürze. Das Atmen war schwierig, denn die Luft war dick vom Russ der Öllampen, von Dynamitdämpfen sowie dem Gestank der Exkrememente. Es grassierten Cholera und Typhus, und überall, wo gearbeitet wurde, verursachte der Unrat eine Wurmerkrankung, an der zahlreiche Männer starben – offiziell sprach man von rund 200 Toten.

Die Schattenseiten des Superbaus

Am 28. Juni 1875 legten weit über 1000 Arbeiter wegen der schlechten Bedingungen ihre Werkzeuge in Göschenen nieder und traten in den Streik. Es kam zum Tumult. Die überforderte Urner Regierung schickte einen ihrer Gendarmen, der unterwegs eine bewaffnete Bürgerwehr zusammenstellte, die schliesslich blindlings in die Menge schoss und vier Arbeiter tötete. Viele flohen, und für diejenigen, die blieben, wurde die Situation nicht besser: Die Arbeiten waren durch die Unruhen zusätzlich in Verzug geraten, der Verantwortliche setzte noch mehr Druck auf.

Denn für Louis Favre, den Bauunternehmer des Tunnels, stand zu viel auf dem Spiel: Er haftete mit seinem gesamten Vermögen für eine termingerechte Fertigstellung. Der Stress war riesig, und am 19. Juli 1879, kurz vor dem eigentlichen Durchstich, starb Favre im Tunnel an einem Herzversagen. Er wusste schon damals, dass der Zeitplan definitiv nicht eingehalten werden konnte und er deshalb finanziell ruiniert war. Der Tunnel wurde denn auch 1 1/4 Jahre zu spät fertiggestellt. Seine Tochter erhielt als Wiedergutmachung von der Gotthardbahn eine jährliche Rente von 10 000 Franken.

Am 23. Mai 1882 wurde die Gotthardlinie offiziell eröffnet. Die geladenen Gäste sassen in Holzwagen auf Samtkissen und fuhren mit der Dampfeisenbahn

durch den damals längsten Tunnel der Welt in den sonnigen Süden. Die Strecke von Immensee nach Chiasso kostete 227 Millionen Franken – satte 40 Millionen mehr als geplant. Italien, Deutschland und die Schweiz finanzierten sie gemeinsam. Dies zeigt, welch enorme Bedeutung die neue Eisenbahnverbindung von Norden nach Süden schon damals hatte.

In der Folge fuhren immer mehr Leute mit der Bahn durch den Gotthard. Die Zahlen übertrafen alle Erwartungen. Schon 14 Jahre nach Eröffnung musste deshalb die schon lange geplante Doppelspur in Angriff genommen werden. 1909 übernahmen die SBB die Gotthardbahn und elektrifizierten die Strecke – die ersten «Krokodile» durchquerten den Tunnel. Die Zeit der Dampflokomotiven am Gotthard war somit vorbei.

Fast genau hundert Jahre nach dem ersten Durchstich wurde der Gotthard ein zweites Mal durchbohrt: Diesmal entstand ein Autotunnel. Und derzeit wird im Berg ein drittes Mal gearbeitet, unter anderem mit dem Ziel, einen Grossteil der Lastwagen, die heute die Strasse benützen, künftig mit der Bahn zu transportieren. Erneut hat man die Absicht, den längsten Tunnel der Welt zu bauen. Voraussichtlich Ende 2016 soll der 57 km lange Gotthard-Basistunnel eröffnet werden. Auf gut sechs Milliarden Franken wurde er veranschlagt, jetzt, nach weniger als der halben Bauzeit, kommt er bereits fast zwei Milliarden teurer zu stehen.

Unklar ist, was nach Eröffnung des Basistunnels mit der legendären Gotthardlinie und ihren vielen Kehrtunnels, den Brücken und dem damals längsten Tunnel der Welt geschehen soll. Ideen gibt es viele, Lösungen aber noch keine.

«Lokführer war mein Bubentraum»

Lange Jahre fuhr der heute 71-jährige Max Zwald als Lokomotivführer durch den Gotthard. Bei seiner ersten Fahrt durch den Tunnel hatte er fast ein bisschen Platzangst, auf seiner letzten war auch seine Frau dabei.

«Schon als kleiner Bub wollte ich Lokomotivführer werden», sagt Max Zwald. «Im Führerstand durch die Welt zu reisen, das war stets mein Traum. Tatsächlich wurde ich bei den SBB aufgenommen und lernte dort in der Ausbildung unter anderem auch, wie man mit Dampflokomotiven fährt. Ich weiss noch



Ganz vorne mit dabei: Lokomotivführer Max Zwald hat reichlich Erinnerungen.

gut, wie ich in einer solchen als Heizer die Strecke von Bellinzona nach Faido zurückgelegt habe. Oberhalb von Faido wurde damals die Stahl- durch eine Betonbrücke ersetzt, und wir mussten das Material transportieren. Die Zeit der Dampflokomotiven war eigentlich schon vorbei, aber aus Sicherheitsgründen musste die Fahrleitung ausgeschaltet werden, und so kam für diesen Transport nur eine Dampflokomotive infrage. Ich hatte alle Hände voll zu tun, um den richtigen Druck hinzukriegen, und schaufelte wie verrückt. Gott sei Dank war der Zug nicht allzu schwer.»

Auch an seine erste Fahrt am Steuer einer elektrischen Lokomotive durch den Gotthardtunnel kann sich Max Zwald noch gut erinnern: «Mittendrin musste ich den Zug ziemlich lange anhalten, weil die Signale auf Rot standen. Es ist schon sehr einsam, wenn man in einem solchen Loch steckt, und ich habe damals fast ein bisschen Platzangst gehabt.» Für die Fahrt vom Flachland den Berg hoch und wieder hinunter musste sich sein Körper zuerst an die verschiedenen Druckverhältnisse gewöhnen. Am Anfang hörte er einige Male abends nach der Arbeit fast nichts mehr. Mit der Zeit habe sich das aber gelegt.

Respekt hatte Max Zwald am Gotthard vor allem vor den Naturgewalten wie Steinschlag und Lawinen. «Einmal staute sich eine Lawine ganz nahe unter der Eisenbahnbrücke, die über das Rohr-

EIN JUBILÄUMSJAHR VOLLER HÖHEPUNKTE

Spezielle Fahrten durch den Gotthard: Vom 3. Januar bis zum 31. Dezember 2007 bieten die SBB täglich zwei Führerstandsfahrten über den Gotthard an. Dabei können die Gäste die Strecke in der Lokomotive neben dem Lokführer zurücklegen. Fahrplan: Arth-Goldau ab um 8.54 Uhr, Ankunft in Locarno um 11.19 Uhr – oder Locarno ab um 12.39 Uhr, Ankunft in Arth-Goldau um 15.05 Uhr.

März 2007: Erstpräsentation des Panorama-Erlebniswagens Pan-Gottardo mit Drehsitzen. Ab April steht der Spezialwagen auf der Gotthardstrecke im fahrplanmässigen Einsatz.

31. Mai 2007: Genau 125 Jahre nach Beginn des Fahrplanbetriebs am Gotthard fahren zwei Dampflokomotiven und historische 1.-, 2.- und 3.-Klass-Wagen von Basel nach Erstfeld.

1. Juni: Weiterfahrt durch den Gotthard von Erstfeld nach Bellinzona mit historischer Lokomotive und Suppenhalt in Göschenen.

2. Juni: Rückfahrt durch den Gotthard von Bellinzona nach Erstfeld mit historischer Lokomotive und Suppenhalt in Göschenen.

Informationen und Buchung: An den meisten Bahnhöfen der Schweiz oder unter www.sbb.ch/gottardo oder telefonisch beim Rail Service, Tel. 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.).

Das Buch zum Gotthardjubiläum. Iso Camartin, Kilian T. Elsässer und Robert Bösch: «Gotthardbahn», AS Verlag 2007. CHF 92.60. Erhältlich ab Ende März 2007. Bestelltalon Seite 51.

Die Ausstellung: Der Weg über die Alpen

Mühsam mussten sich die Menschen früher über die Alpen kämpfen. Dann entstanden Wege, Brücken und Tunnels und erleichterten die Reise. Die Alpen waren bezwungen, der Weg auf die andere Seite des Berges frei. Die Ausstellung «Alpenqueren – teuflisch spannende Geschichte» zeichnet diese Entwicklung nach – die Strecke am Gotthard steht dabei im Mittelpunkt.

«Alpenqueren – teuflisch spannende Geschichte», vom 7. April 2007 bis zum 22. Oktober 2008, Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

Das Freilichttheater zum Jubiläum

«D Gotthardbahn» zeigt die Geschichte des Gotthardtunnels. Das Theaterstück wird in Göschenen inszeniert – auf der Aufschüttung, die vor 125 Jahren durch den Aushub des Tunnels entstand. Als Kulisse dienen die damaligen Häuser, Geleiseanlagen, Gotthardpostkutschen, Lokomotiven und Maschinen, die für den Tunnelbau eingesetzt wurden. Aufführungen: 6. Juli bis 25. August 2007. Jeden Freitag, Samstag und Mittwoch, 19.15 Uhr. Sonntag, 22. Juli, 5. und 19. August um 15.15 Uhr.

Informationen und Prospekte finden Sie in den meisten Bahnhöfen der Schweiz oder unter www.gotthardbahn-theater.ch oder gotthardkultur.ch oder Telefon 041 888 05 05. Tickets an Ihrem Bahnschalter, bei Manor, beim Rail Service 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) oder im Internet unter www.railway.ch

Der Film zum neuen Tunnel

«AlpTransit Gotthard» zeigt in packenden Bildern die Bauetappen des längsten Eisenbahntunnels der Welt. Für jedes Baujahr des Gotthard-Basistunnels wurde ein eigener Film gedreht. Angefangen wurde im Jahr 2001.

Kosten pro Exemplar zwischen 25 und 30 Franken (exklusive Versandkosten). Informationen: www.alptransit.ch oder AlpTransit Gotthard AG, 6003 Luzern.

bachtal führte – das war wirklich unheimlich. Diese Brücke wurde später durch einen Betontunnel ersetzt.»

Nicht immer war die Fahrt durch den Schnee so bedrohlich. Bei einer Nachtfahrt mit einem Extrazug konnte Zwald einmal vor lauter Schnee die Geleise nicht mehr sehen. Da rissen plötzlich die Wolken auf, und das Mondlicht erhellte die Dunkelheit. «Der Schnee glitzerte und funkelte, und ich glitt mit meinem Zug wie durch eine Märchenlandschaft. Das war unwahrscheinlich schön.»

In der Ausbildung fuhr er auch mit dem legendären «Krokodil» durch den Gotthard. «Man fühlte sich auf dieser Lokomotive wie auf hoher See. Das Ding schaukelte und wand sich richtiggehend den Berg hoch. Diese wirklich interessante Maschine ersetzte die letzte grosse Dampflokomotive am Gotthard, den «Elefanten», die grösste Dampflokomotive der SBB. Diese war schwarz, bullig und kräftig. Mit ihr fuhr ich viele Male im Flachland, aber leider nie durch den Gotthard.»

Der Übergang vom Dampf auf die Elektrizität machte vielen älteren Lokomotivführern Mühe, berichtet Max Zwald. «Die Dampflokomotive ist ja ein fahrendes Kraftwerk – die Energien wie Wasser und Kohle fahren mit. Um das Gefährt in Gang zu setzen, musste die Besatzung jeweils ein Feuer machen und Wasser aufkochen. Die elektrische Lokomotive dagegen erhält ihre Energie von der Fahrleitung, es braucht also nicht mehr zwingend zwei Personen in der Führerkabine, und so wurde die Einsamkeit mehr und mehr zum Begleiter des Lokomotivführers. Am Anfang konnte man noch mit dem Zugspersonal plaudern. Dieses wurde im Verlauf der Jahre aber immer mehr abgebaut, und in den Güterzügen war man mutterseelenallein unterwegs. Auch mir hat die Einsamkeit mit der Zeit zu schaffen gemacht, und so liess ich mich nach 24 Jahren als Lokführer ins Büro versetzen.»

Vor 21 Jahren steuerte Zwald zum letzten Mal eine Lokomotive durch den Gotthard. «Einige Bekannte und meine Frau waren dabei. Der Führerstand war geschmückt, und ich verspürte auf dieser Abschiedsfahrt etwas Wehmut. Bei der Eröffnung des neuen Basistunnels wäre ich gerne dabei. Aber nicht als Lokomotivführer – ein 60 Kilometer langer Tunnel muss doch sehr eintönig sein.» ■