B 30873 E
ISBN 3-922404-73-1

Eisenbahn JOURNAL

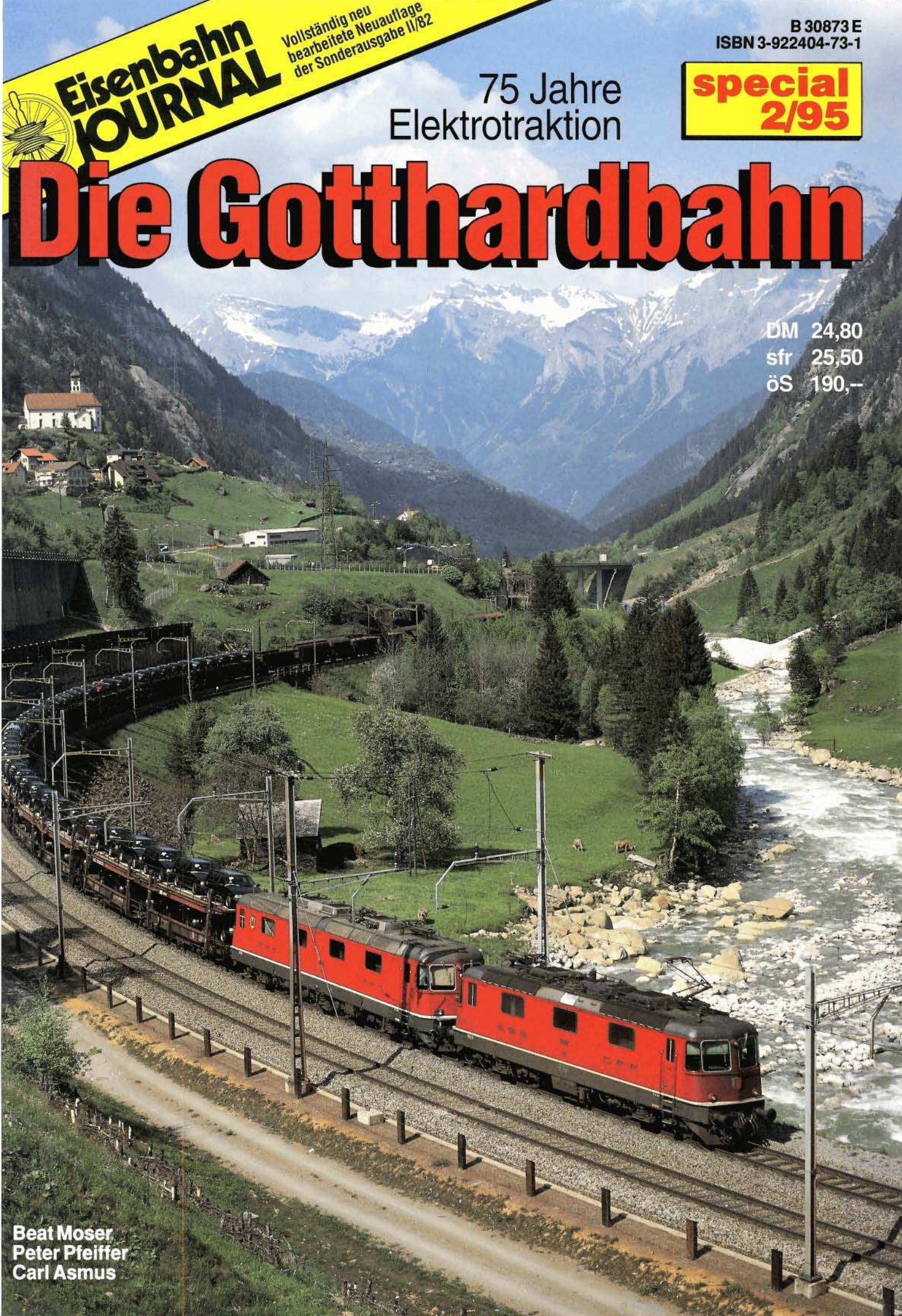
Vollständig neu bearbeitete Neuauflage der Sonderausgabe II/82

special 2/95

75 Jahre Elektrotraktion

Die Gotthardbahn

DM 24,80
sfr 25,50
öS 190,–



Beat Moser
Peter Pfeiffer
Carl Asmus

(Füllseite)

Vorwort

Es sind bereits 75 Jahre vergangen, seit Elloks die steile Nord- und Südrampe der Gotthardbahn erstmals befahren haben. Am 12. Dezember 1920 konnten die SBB endlich die elektrische Energie in die neuerstellte Fahrleitung zwischen Erstfeld und Biasca einspeisen. Damit begann eine neue Epoche auf einer der schönsten Gebirgsbahnstrecken Europas.

Die Lokindustrie konstruierte zu Beginn der zwanziger Jahre mit den beiden Triebstangen-Maschinen Be 4/6 und Ce 6/8 die beliebtesten Eisenbahnfahrzeuge der Schweiz. Damals löste die legendäre Krokodillok die Dampfloks vor schweren Güterzügen ab und gewann als zuverlässige Schwerarbeiterin rasch viele Freunde im In- und Ausland. Der laufend zunehmende Bahnverkehr am Gotthard forderte von den Ingenieuren die Entwicklung immer leistungsfähigerer Triebfahrzeuge; bis 1994 sind 15 verschiedene elektrische Streckentypen am Gotthard in den fahrplanmässigen Einsatz gelangt.

Obwohl heute kaum mehr historische Maschinen über die Gotthardtrasse rollen, bleiben die alten, technisch einzigartigen Elloks unvergessen. Grund genug für uns, die 1982 anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Gotthardbahn erschienene Sonderausgabe vollständig neu bearbeitet wiederaufzulegen.

Mit attraktiven Bildern und umfassenden Informationen möchten wir an die 1882 eröffnete Bahnstrecke und ihre Züge erinnern. Dank enger Zusammenarbeit mit den SBB konnten wir für die Neuausgabe viel attraktives, teilweise bisher unveröffentlichtes Bildmaterial verwenden.

Gleichzeitig präsentieren wir unseren Lesern eine Auswahl interessanter, neu produzierter Videofilme über die Gotthardbahn, den Wilhelm-Tell-Express und die beliebten Krokodilloks mit ihren gewaltigen Kuppelstangen. So können Sie die Traumreise vom Vierwaldstätter- zum Luganersee zu Hause in Text und Bild miterleben und sich auf diese Weise auf Ihr nächstes Schweizer Bahnerlebnis vorbereiten. Die unvergessliche Gotthard-Entdeckungsfahrt Luzern – Chiasso auf 225 km Schienenweg durch 55 Tunnels bzw. Galerien, sieben Kehrtunnels und über ca. 230 Brücken wird Sie begeistern!

Hermann Merker Verlag

Bild 2: Mehr als 900 m unter der St.-Gotthard-Passhöhe durchstösst die Eisenbahn die Alpenkette in dem 15,003 km langen Tunnel. **Abb.: K. Bieri**
Bild 1 (Titel): Schwerer Güterzug mit Re 6/6 und Re 4/4[III] als Vorspannhilfe auf Bergfahrt kurz vor dem Wattinger Kehrtunnel bei Wassen. **Abb.: D. Beckmann**

Impressum

ISBN 3-922404-73-1

Vollständig neu bearbeitete Neuauflage der Sonderausgabe II/82

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Beat Moser, Peter Pfeiffer
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Ingo Neidhardt, Andreas Ritz • Layout: Gerhard Gerstberger
Koordinierung: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Druck: Europlanning S.r.l., via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG
D-85386 Eching bei München

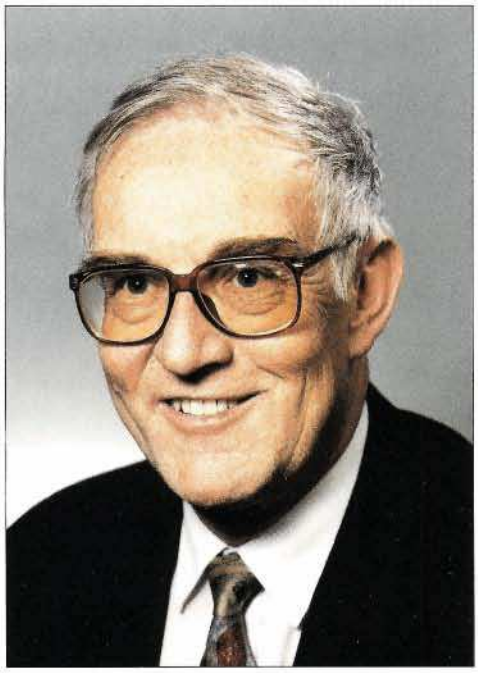
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Februar 1995
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Spezieller Dank gebührt denjenigen Personen, die uns Informationsunterlagen und teilweise unveröffentlichtes Bildmaterial zur Verfügung gestellt haben: Diego Marti, Erich Leuenberger und Victor Francescon (Generaldirektion SBB, Bern), Kurt Bieri und Edi Luginbühl (SBB-Kreisdirektion II, Luzern), Ernst Moser (Eidg. Archiv für Denkmalpflege, Bern), Frau D. Walker (Verkehrshaus der Schweiz, Luzern), Hans Streiff (ABB-Verkehrssysteme, Oerlikon), Peter Rüegger (Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, Luzern) und Walter Pfeiffer sowie mehreren Eisenbahnfotografen. Ohne ihre spontane Mitarbeit wäre dieses umfassende Special nicht möglich gewesen.

Inhalt

	Seite
Grusswort	6
Der Gotthard als Verkehrsweg	8
Reisebericht Wilhelm-Tell-Express	10
• Luzern – Immensee – Flüelen	12
• Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee	16
• Flüelen – Erstfeld – Göschenen	20
• Göschenen – Biasca	28
• Biasca – Bellinzona – Lugano – Chiasso	38
Der Bau der Gotthardbahn	44
Die Eröffnung der St.-Gotthard-Eisenbahn	52
Das Dampfzeitalter	56
Vor 75 Jahren: die Elektrifizierung	68
Elektrische Probelokomotiven	72
Elektrische Serienlokomotiven	74
Der begleitete Autotransport	98
Gotthard-Spezialitäten	100
Schneeräumung damals und heute	106
AlpTransit – Gotthardbahn der Zukunft	110
Reisetips Wilhelm-Tell-Express	112

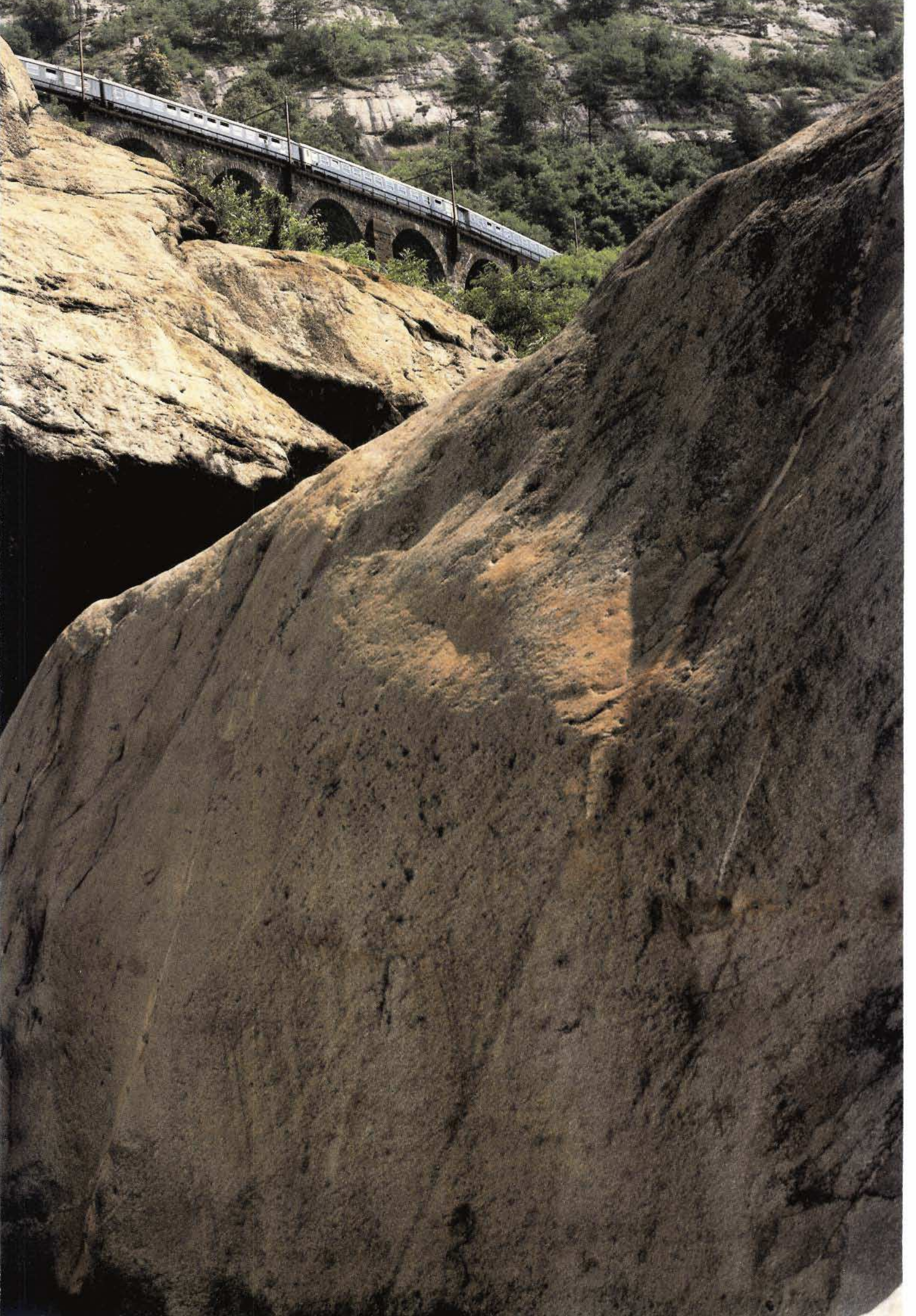


Grusswort

Die Utopien von gestern sind die Tatsachen von heute, ohne die wir nicht mehr leben könnten.
Als die Gotthardbahn-Gesellschaft im September 1872 den Tunnel zu bauen begann, glaubten viele, sie stehe nun buchstäblich vor dem Berg. Zehn Jahre später fuhr sie hindurch. Mit dieser Pioniertat gelang es, aus Europas massivstem Verkehrshindernis die wichtigste Eisenbahn-Nord-Süd-Passage zu machen.
Die Gotthardbahn ist noch immer ein Meisterwerk der damaligen Ingenieurskunst. Anlagen und Betrieb wurden laufend dem neuesten Stand der Technik angepasst. Mit gutem Grund!
Die Transitachse Gotthard ist für die SBB bis heute eine massgebliche Einnahmequelle geblieben.
Doch mit den Jahren wurde aus der viel bewunderten Linienführung der Gotthardbahn das, was Carl Spitteler, der erste schweizerische Literatur-Nobelpreisträger, mit den "verblüffenden Wurmwindungen der Fahrt" beschrieb.
Aus der Gotthardlinie wurde eine "Wendeltreppe" des europäischen Transitverkehrs.
Die Vergangenheit hat uns gelehrt: Verkehrsadern sind Lebensadern – Garanten für Wohlstand und Entwicklung.
Heute gilt es, zum Wohle kommender Generationen die Weichen richtig zu stellen. Darum setzen die Schweizerischen Bundesbahnen auf das Projekt AlpTransit.
Mit AlpTransit, insbesondere dem Bau von Basistunnels, schafft die Schweiz den Anschluss an das immer engmaschigere Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen und bewältigt den stets wachsenden Güterverkehr umweltgerecht per Schiene.
Am Gotthard wird ein neues Kapitel Eisenbahngeschichte geschrieben!

Hans-Kaspar Dick
Kreisdirektor SBB, Luzern

Bild 3: Die Gotthardbahn begeistert durch ihre technisch anspruchsvolle Streckenführung mit Kehrtunnels und Kunstbauten inmitten einer imposanten Naturlandschaft. Schnellzug in der Biaschina um 1975. **Abb.: W. Studer**



Der Gotthard als Verkehrsweg

Die Römer gelten nicht nur als militärische Eroberer des Alpenraumes, sie traten auch als Baumeister alpiner Verkehrswege in Erscheinung. Es war ihnen bekannt, dass die kürzeste Verbindung zwischen den oberitalienischen Seen und der Oberrheinischen Tiefebene durch das Reusstal, das Urserental und die Leventina führte. Doch natürliche Hindernisse, drei Bergaufstiege und enge Schluchten mit gefährlichen Wildwassern flössten Respekt und Furcht ein.

Die römischen Feldherren widmeten daher ihre Aufmerksamkeit den drei Schweizer Passübergängen Julier/Septimer in Graubünden sowie Simplon und Grosser St. Bernhard im Wallis und liessen diese zu Handels- und Heeresstrassen ausbauen. Sie zeigten kein Interesse am Ausbau des Übergangs in den Zentralalpen, obwohl ihre Strassenbauer dazu technisch in der Lage waren.

So spielte der Pfad über den St. Gotthard im ersten Jahrtausend unserer Zeitrechnung im Verkehrswesen nur eine lokale Rolle. Seinen Namen erhielt er übrigens vom 1131 heiliggesprochenen Godehardus, einem bayerischen Benediktinermönch (961 bis 1038). Dem bedeutenden Bauherrn, Schulgründer, Künstler und späteren Bischof von Hildesheim wurde die erste Kapelle beim Hospiz auf rund 2100 m ü.d.M. geweiht.

Im 13. Jahrhundert wagten sich die Urner an den Ausbau des Pfades in der gefährlichen Schöllenenschlucht. Dazu war der Bau der steinernen Teufelsbrücke über die Reuss nötig, ausserdem musste um den Kirchbergfelsen herum ein an Eisenketten aufgehängter Holzsteg erstellt werden, damit Andermatt im Urserental direkt erreichbar wurde.

Über Serpentinenwege und Bergübergänge hatten die Handelsleute ausserdem weitere Hindernisse am Gurtnellenberg, im Wassener Wald und in der Piottino-Schlucht (Dazio Grande) zu überwinden, die auch beim Bahnbau grosse Schwierigkeiten machten.

Der durchgehende Saumweg wertete den Gotthardpass als Verkehrsweg auf und rückte ihn endlich ins Interesse der damaligen politischen Kräfte in Europa. Kaiser, Kirchenfürsten, Feldherren, Händler und Pilger nützten nun diese Verbindung, die ab 1500 zur "alten Strasse" mit durchschnittlich 1,50 bis 3,50 m Breite und ab 1830 zur revolutionär geplanten "neuen Strasse" mit einer Steigung von bis zu 100‰ ausgebaut wurde.

Durch das neue Bauwerk hielt der internationale Reiseverkehr Einzug in die Bergtäler am St. Gotthard. Doch die Schneemassen verhinderten im Winter regelmässige Transporte durch die Alpen, und die gefährlichen Lawinen waren gefürchtet.

Inzwischen begann die Eisenbahn den Alpenwall zu erobern: Ab 1854 fuhren erstmals Züge auf der Semmering-Trasse (Wien – Triest – Mailand), dann eröffnete Österreich 1867 die Brennerbahn (Innsbruck – Bozen), und ab 1871 brachten Dampfloks Reisende und Waren über den Mont-Cenis (Lyon – Chambéry – Turin). Natürlich wollten auch die Schweizer von einer direkten Bahnverbindung profitieren, zerstritten sich jedoch bei der Ausarbeitung verschiedener Projekte an Splügen, Greina, Lukmanier, Gotthard, Grimsel und Simplon. Die Jahre verstrichen, bis sich 1869/71 die Internationale Gotthardbahn-Konferenz auf einen Staatsvertrag zwischen Italien, der Schweiz und dem Deutschen Reich einigte. Der Bau einer durchgehenden Bahn von Basel nach Chiasso bzw. Luino war beschlossen. Die drei Staaten und die Gotthardbahn-Gesellschaft teilten sich die Baukosten. Herz der neuen Trasse sollte der 15 km lange Bahntunnel sein, der in acht Jahren durch die Firma Favre auszubrechen war.

Die anspruchsvollen Bauarbeiten 1872 bis 1882 kamen zwar planmässig voran, wurden aber von einer Finanzkrise überschattet. Dank einer Nachfinanzierung konnte das Projekt schliesslich mit Gesamtkosten von 227 Mio sFr fertiggestellt werden.

Mit Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 kam der Handels- und Reiseverkehr über die Passstrasse praktisch zum Erliegen. Während Hunderte damit ihren Broterwerb verloren, schaffte die Bahn neue Arbeitsplätze mit Höchstlöhnen und Sozialleistungen. Mit Weitblick wählten die Erbauer eine Trassenführung mit einem engsten Kurvenradius von 300 m und einer Maximalsteigung von 26‰. Dadurch war die Bahn ideal auf ihre Zufahrtsstrecken abgestimmt und wurde sofort ein unverzichtbares Glied in der Transportkette Nordsee – Mittelmeer.

Im Zuge der Verstaatlichung übernahmen die SBB 1909 die private Gotthardbahn-Gesellschaft in öffentlichen Besitz, was aber keinen Einfluss auf den guten Geschäftserfolg der Strecke hatte. Zur Dampfzeit hielt sich der Transitverkehr zwar aus wirtschaftlichen Gründen noch in Grenzen. Doch die Elektrifizierung 1922 ermöglichte eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelte sich der europäische Handel rasant, und damit nahmen auch Güter- und Reiseverkehr weiter zu. Anfang der siebziger Jahre stiess die Bahn an ihre Leistungsgrenzen, die Nachfrage nach Transportraum konnte nicht mehr befriedigt werden. Nach Einbussen wegen der Ölkrise und der anschliessenden Rezession machte sich die Autobahn als harte Konkurrenz bemerkbar. Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 brachte die Einstellung der Autoverladung Göschenen – Airolo mit sich. Eine zunehmende Verlagerung des Binnen- und Transitverkehrs auf die Strasse war nicht mehr aufzuhalten, obwohl die Bahn laufend modernisiert wurde.

Die Bahngesellschaften der Nord-Süd-Achse steigerten ihre Anstrengungen, den ihrem umweltfreundlichen Transportmittel zustehenden Verkehrsanteil zu erhalten. Durch die Einführung der Huckepackzüge (Rollende Landstrasse), den Ausbau des Kombinierten Verkehrs (Container, Sattelauflieger) und mit zielreinen Blockzügen versuchten sie "Schneller und billiger" anzubieten. Erste Ergebnisse liegen heute vor: Im Einvernehmen mit der Europäischen Union (EU) soll die Gotthardbahn in Zukunft durch den Bau einer AlpTransit-Strecke ans europäische Hochleistungsschienennetz angeschlossen werden. Ein 57 km langer Basistunnel mit zwei Einspurröhren zwischen Erstfeld und Bodio ist in Planung; man rechnet mit Kosten von rund 10 Mrd sFr und einer Bauzeit von zehn Jahren.

Ob dereinst Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel dem internationalen Schienenverkehr offenstehen werden, ist im Moment noch ungewiss. Jedenfalls hat die Schweizer Bevölkerung mit der Annahme der Alpeninitiative Ende 1993 von ihrer Regierung einen mutigen Entscheid verlangt, den Grossteil des Strassen-Schwerverkehrs (wenn nötig mit gesetzlichen Mitteln) innerhalb nützlicher Frist auf die Schiene zu verlegen. Damit wird der St. Gotthard an der europäischen Verkehrspolitik auch in Zukunft bedeutend teilhaben können.

Zur Erinnerung an die Erbauer der Gotthardbahn

Die Gotthardbahn stellte alles in den Schatten, was die Eisenbahntechnologie bis damals hervorgebracht hatte: In einem Jahrzehnt entstanden in zeitlich abgestimmter Folge die Tessiner Talbahnen, der Gotthardtunnel, die Nord- und Südrampe, die Ceneri-Trasse und die Zufahrt (Luino –) Pino – Cadenazzo, insgesamt 240 km Streckenlänge. Noch heute gelten die angewandte Technik, die Trassenführung, die Bauqualität und die Ingenieurleistungen als einzigartig.

Was die Arbeiter unter schwierigen Bedingungen leisteten, kann man heute kaum mehr nachvollziehen. Das von Alfred Nobel 1867 erfundene Dynamit ersetzte zwar das noch am Mont-Cenis verwendete Schwarzpulver. Es galt jedoch, mit einfachen Bohrmaschinen über 250 000 Sprenglöcher in den Fels zu treiben. Für die Erdbewegungen und die Felsbeseitigung (rund 4,8 Mio m³) mussten Pickel und Schaufeln genügen. Auch rund 300 000 m³ Mauerwerk der 969 Kunstbauten entstanden in harter Handarbeit. Die Arbeiten mussten im Tunnel bei 30 bis 34°C, im Tessin bei glühender Sommerhitze sowie im Bergwinter bei klirrender Kälte zu Ende geführt werden.

Die Gesamtkosten der Trasse Immensee – Chiasso und des grossen Tunnels beliefen sich auf knapp 227 Mio sFr, was gegenüber den Zahlen im Gotthardvertrag 1869 einer Kostenüberschreitung von ca. 40 Mio sFr entsprach – im Vergleich zu dem in ihren 26 GB-Betriebsjahren zusammengekommenen Reinertrag von 182 Mio sFr eine vertretbare Grösse.

Die Erbauer aber kostete die Gotthardbahn Gesundheit und Leben: Alfred Escher war 1882 todkrank, konnte an der Eröffnungsfeier am 22./23. Mai nicht teilnehmen und wurde sechs Monate später zu Grabe getragen. Louis Favre verschied bereits am 19. Juli 1879 an Herzversagen im Gotthardtunnel. Auch Wilhelm Hellwag erlebte die Betriebsaufnahme nicht mehr, und Gustav Bridel machte ein Magenleiden zu schaffen, dem er Ende 1884 erlag. Weniger Aufmerksamkeit schenkte man den insgesamt 290 Todesopfern und fast 800 Schwerverletzten sowie den erkrankten Arbeitern, die während der Bauzeit am Gotthard zu Schaden kamen. An sie erinnert seit 1932 ein Denkmal beim Bahnhof Airolo, Louis Favre ehrt eine Erinnerungsstätte im Friedhof Göschenen sowie ein Standbild in seinem Geburtsort Chêne-Bourg bei Genf. "Eisenbahnkönig" Alfred Escher blickt hingegen in Lebensgrösse von einem Brunnensockel auf das hektische Treiben am Zürcher Bahnhofsplatz.

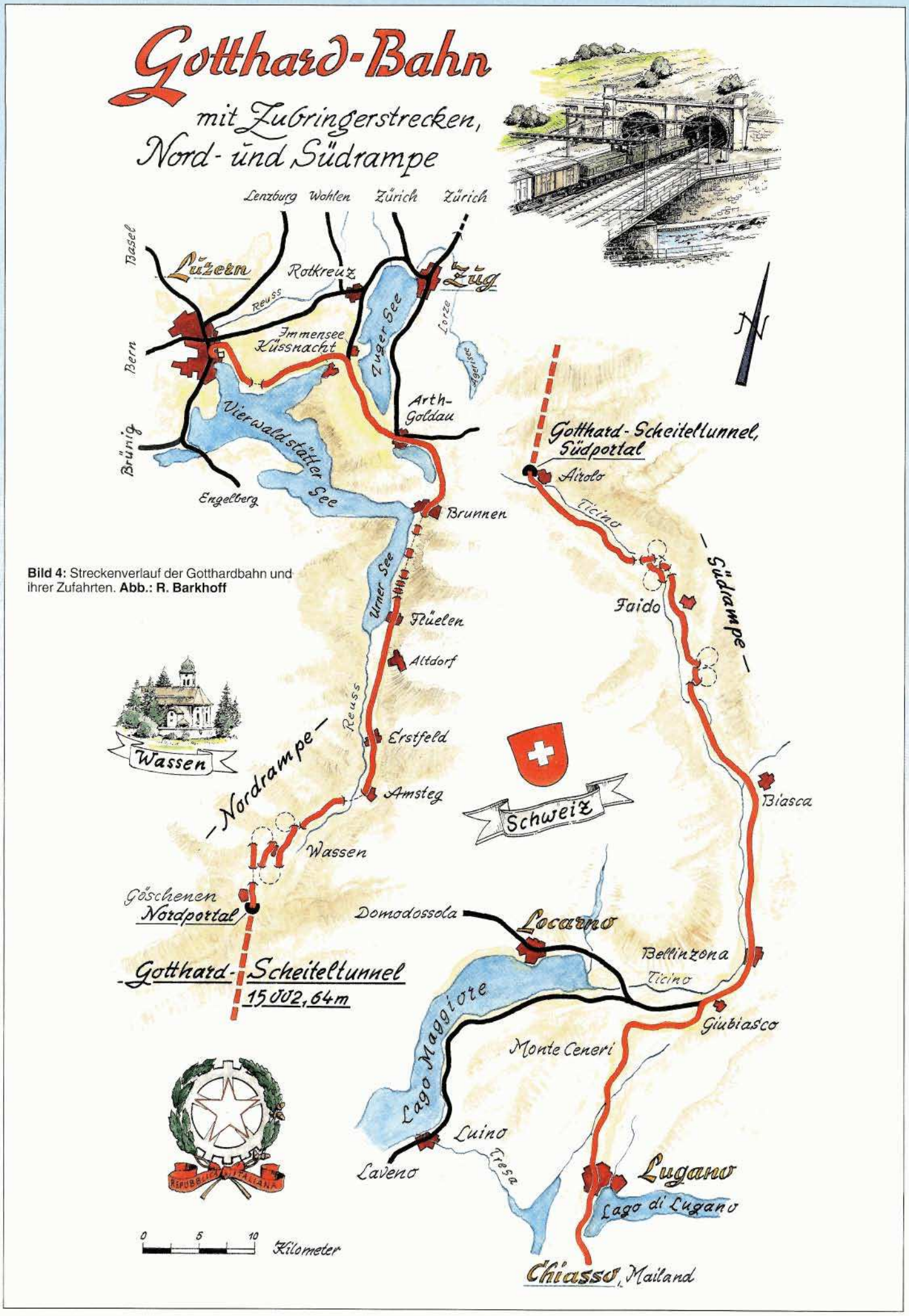


Bild 4: Streckenverlauf der Gotthardbahn und ihrer Zufahrten. **Abb.: R. Barkhoff**

Reisebericht Wilhelm-Tell-Express

Stadt Luzern

Selbstverständlich beginnt eine unvergessliche Reise mit der Gotthardbahn in Luzern, der zauberhaften Stadt am schönen Vierwaldstättersee. Beidseits des Sees und der Reuss erheben sich zahlreiche historische Häuser und Prachtbauten. Am rechten Ufer lädt die guterhaltene Altstadt mit der Museggmauer und ihren acht Wachttürmen zu einem abwechslungsreichen Bummel ein. Direkt am Wasser oder in unverbauter Aussichtslage grüssen die mondänen Nobelhotels.

Inmitten dieser gepflegten Hotelkulisse und nahe bei den zwei Türmen der Hofkirche erhebt sich auch das stattliche Verwaltungsgebäude der ehemaligen Gotthardbahn-Gesellschaft, in dem seit 1909 die SBB-Kreisdirektion II Gastrecht geniesst. Architekt Gustav Mossdorf (ein gebürtiger Sachse) hat es 1886 bis 1888 am Schweizerhofquai errichtet. Davor liegt ein nicht mehr betriebsfähiges, 1908 gebautes Dampfschiff vor Anker, das seit 1972 als Restaurant dient. Es trägt den Namen des Schweizer Nationalhelden und macht damit die Besucher auf den "Wilhelm-Tell-Express" aufmerksam.

In Luzern führen verschiedene Brücken über die Reuss. Weltberühmt (nicht erst, aber erst recht nach dem Brand vom August 1993) ist die hölzerne Kapellbrücke. Was die Flammen in kurzer Zeit zerstörten, haben Spezialisten in monatelanger Arbeit wieder sorgfältig rekonstruiert. Und so schmiegt sich der gedeckte, 200 m lange Fussgängersteg als Teil der einstigen Stadtverteidigung auch heute wieder an den 1300 gebauten Wasserturm.

Unwiederbringlich verbrannten hingegen über 70 der 111 Original-Dreiecksbilder aus dem 17. Jahrhundert in den Dachgiebeln der Brücke, die die Besucher aus aller Welt inzwischen aber als Fotoreproduktionen wieder bestaunen können.

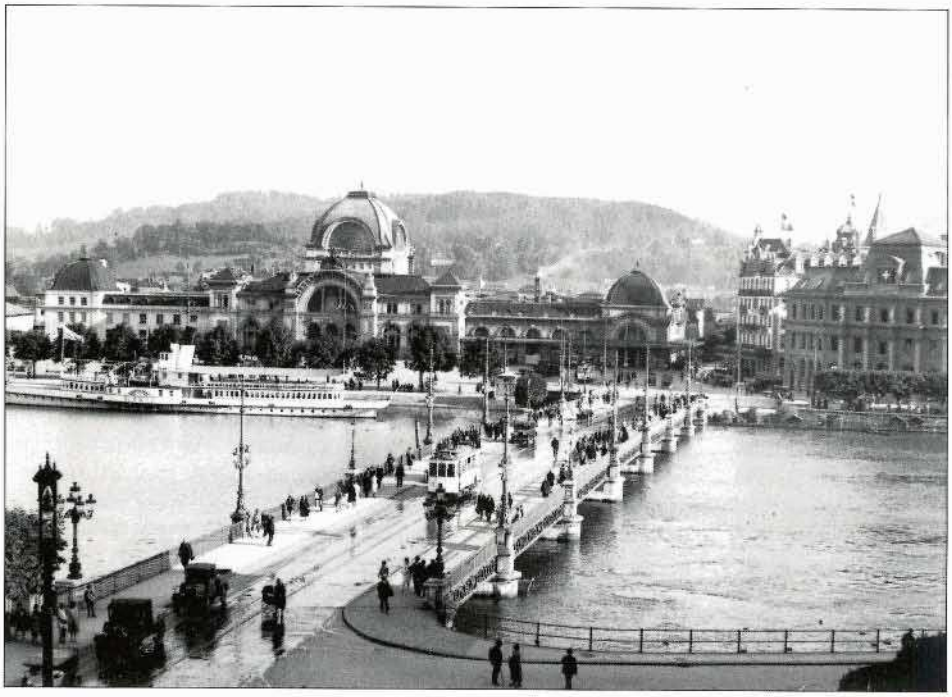
Das Schicksal der Kapellbrücke teilte bereits früher der Luzerner Bahnhof am See: Eine Feuersbrunst verwüstete am 5. Februar 1971 den einzigartigen Kuppelbau. Nach fast 20jähriger Bautätigkeit dient heute ein modernes, mehrstöckiges Aufnahmegebäude den Reisenden, dank einer imposanten Glasfassade mit Blick zur Stadt und zum See. Das als Denkmal auf dem Bahnhofsplatz freigestellte ehemalige Eingangsportal erinnert an den 1896 fertiggestellten alten Bahnhof.

Direkt gegenüber dem Bahnhof liegen die Schiffe am Steg und erwarten die Gäste zu einer Fahrt auf dem Vierwaldstättersee. Bereits seit 1837 verkehren Dampfschiffe über den See und transportieren Waren und Passagiere zwischen Luzern, Flüelen und den anderen Uferstationen. Bekanntlich wurde das Touristenziel Luzern erst 1897 direkt an die Gotthardtrasse angeschlossen, als die noch heute eingleisige Zufahrt nach Immensee via Meggen – Küssnacht eröffnet werden konnte. Seitdem haben die Gäste freie Wahl zwischen Schiff und Bahn. Die Reisenden für die Gotthard-Schnellzüge

Bild 6: Das Dampfschiff "Stadt Luzern" vor der malerischen Kulisse der Luzerner Altstadt. **Abb.: SGV**

Bild 5 (linke Seite): Das Portal des 1971 abgebrannten Bahnhofs Luzern, gekrönt von der ursprünglich als Gotthardbahn-Denkmal vorgesehenen Plastik "Zeitgeist", kann seit 1990 wieder auf dem Bahnhofsplatz bewundert werden. **Abb.: K. Bieri**

Bild 7: Der 1896 eröffnete Luzerner Bahnhof nach Erweiterung mit dem linken Ostflügel (1927). Im Vordergrund die 1869/70 erbaute erste Seebrücke. **Abb.: Photoglob**



strömen in die Bahnhofshalle, von der aus sie Flüelen in komfortablen Reisezugwagen in ca. 60 min Fahrtzeit erreichen können. Wer hingegen rund drei Stunden bei einem aussergewöhnlichen Ausflug auf dem See zwischen den Bergen verbringen möchte, lässt sich vom schrillen Dröhnen der Signalpfeife an Bord eines der fünf noch betriebsfähigen Dampfschiffe locken. Am anderen Ende des Vierwaldstättersees, in Flüelen, kann dann die Reise mit der Gotthardbahn ins Tessin fortgesetzt werden.

Wir werden in unserem Reisebericht über beide Fahrten berichten, denn reizvoll ist sowohl eine Bahnfahrt über Küssnacht – Arth-Goldau – Brunnen als auch eine Schiffahrt via Weggis – Vitznau – Brunnen. Vielleicht bietet sich ja Gelegenheit, die eine Route auf dem Hinweg, die andere Strecke auf dem Rückweg zu erleben.

Reisebericht Luzern – Immensee – Flüelen

Alle über Luzern geführten Gotthard-Züge Basel – Chiasso – Basel müssen im Kopfbahnhof gewendet werden. Die zweigleisige Trasse als Zufahrt zum Bahnhof am See wird teilweise in Tunnels unter der Stadt hindurchgeführt. Täglich verkehren hier rund 380 Züge – ein pulsierendes Leben auf Schienen. Wie die Äste eines Baumes verzweigen sich die verschiedenen Bahnstrekken nach der Abfahrt in Richtung Brünig – Interlaken (seit 1889), Hergiswil – Engelberg (1964), Gotthard (1897), Langnau – Bern (1875), Zug – Zürich (1864) sowie Olten – Basel (1859).

Zwar wurde in den siebziger Jahren ein durchgehender Tiefbahnhof für die Gotthardbahn in einer Tunnelröhre unter dem See erwogen, doch scheiterte die Ausführung an den fehlenden Finanzmitteln.

Bauherrin des 1896 eröffneten und 1971 niedergebrannten Luzerner Bahnhofs war die Schweizerische Centralbahn (SCB), die bereits ab 1859 die Bahnstrecke Olten – Luzern betrieb. In das von einem Kuppeldach geschmückte Aufnahmegebäude wurde bereits ein Jahr später die Gotthardzufahrt Immensee – Luzern eingeführt. Bei der Blockstelle Gütsch zweigen seitdem also die Schienen in Richtung Tessin ab. Sofort wird die Reuss auf einer 130 m langen Stahlbalkenbrücke überquert, dann verschwindet der Zug im 2107 m langen Stadttunnel, der in den nächsten Jahren umfassend saniert werden muss. Zwar stand 1994 die Stillegung der eingleisigen Trasse via Meggen – Küssnacht zur Diskussion; die SBB haben diese Pläne aber inzwischen glücklicherweise definitiv verworfen.

Kaum tritt der Zug am Fuss des Dietschiberges wieder ans Tageslicht, kann der Gast rechts in Fahrtrichtung wieder den See und anschliessend das Ausstellungsgelände des Verkehrsmuseums mit den historischen Schienenfahrzeugen kurz bewundern. Nach der Kreuzungsstation Würzenbach unterfährt die Bahn die hügelige Landschaft am Stadtrand in drei 112 bis 560 m langen Tunnels und erreicht kurz darauf den Vorort Meggen. Bald ist auch wieder der Vierwaldstättersee zu sehen, genauer gesagt: die Küssnachter Bucht, und die Bahntrasse führt hier mitten durch eine reizvolle Uferlandschaft mit Äckern, Wiesen und Baumgärten. Wenn sich zur Blütezeit das Weiss der Birnbäume mit dem Rot der Apfelblüten mischt, dann gelingen hier Natur- und Bahnfreunden einmalige Schnappschüsse mit der Kamera.

Nach dem Weiler Merlischachen liegt am See die Astridkapelle, Gedenkstätte zu Ehren der belgischen Königin Astrid, die hier 1935 bei einem Autounfall im See ertrank. Während alle Blicke zum berühmten Aussichtsberg Rigi (1800 m ü.d.M.) schweifen, taucht am Ende der Bucht das Dorf Küssnacht (Kanton Schwyz) auf. Etwas ausser-