Gotthard Reise

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1947)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777369

Nutzungsbedingungen

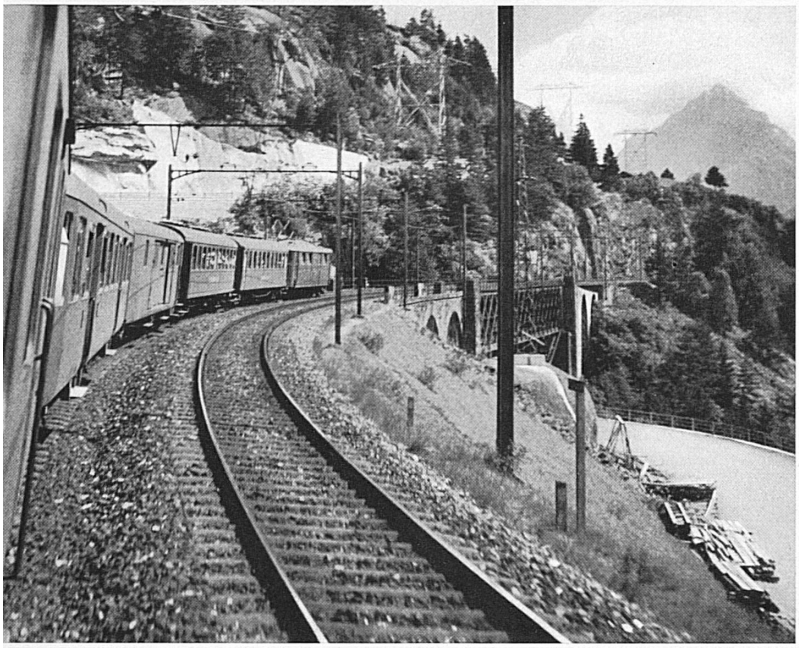
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



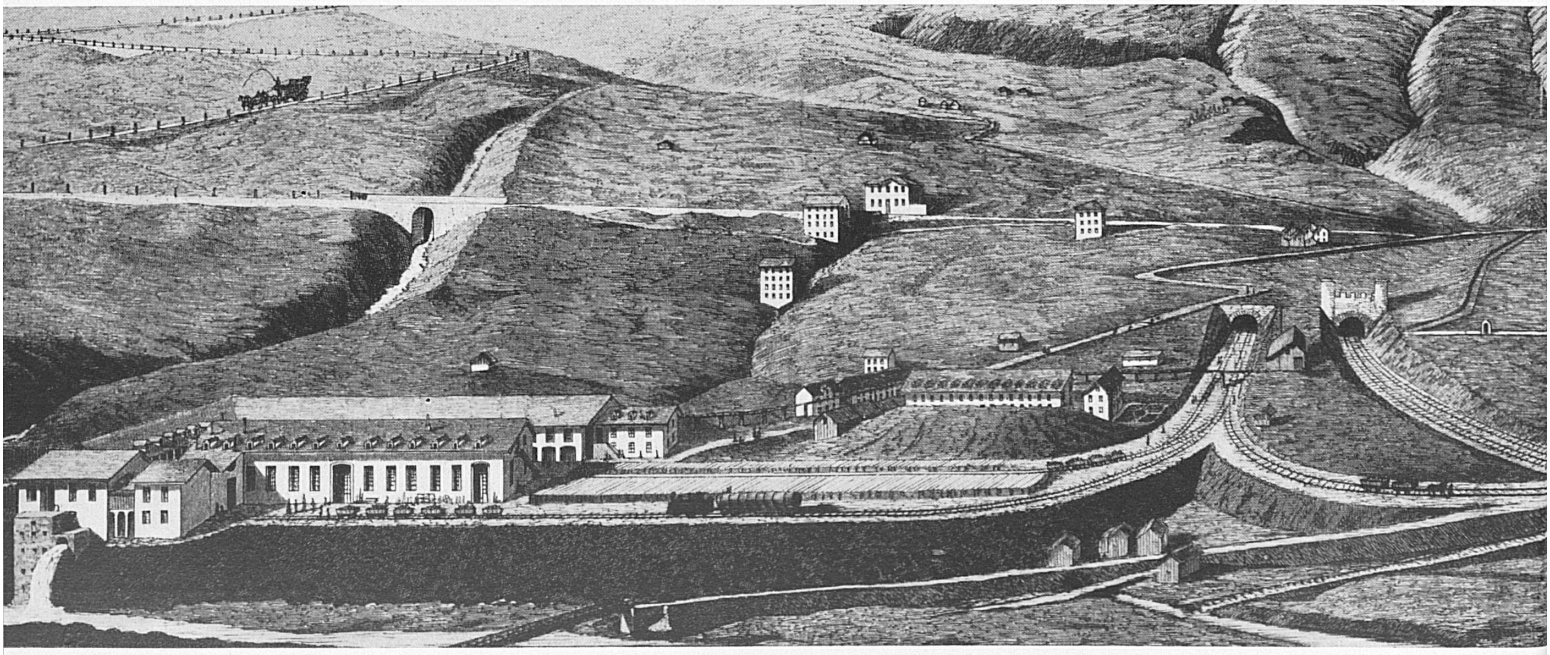
GOTTHARD *Reise*

Oben, von links nach rechts: Gotthardschnellzug an der Meienreußbrücke bei Wassen; im Hintergrund die Kleine Windgälle. Besonders in den Schlaufen auf der Nordseite ist es amüsant, das Wettrennen zu verfolgen, das sich Bahn und Autos zuweilen liefern. — Auf der Gotthardstrecke wird heute im Schnellzugsdienst meist der Ae 4/6-Maschinentyp verwendet. Photo: SBB; Würsten.

Oben: Das Nordportal des Gotthardtunnels bei Göschenen. Die vor wenigen Monaten in Betrieb genommene Signal- und Blockstation in der Tunnelmitte erhöht die Sicherheit des Reisens nochmals beträchtlich. Photo: SBB.

Oben: Die obligate Zwischenverpflegung in Göschenen. Nach der Ankunft der Schnellzüge stürzen sich die Reisenden an die Buffettische, um sich einen Kartonbecher mit duftendem Milchkaffee in den Wagen zu holen. Photo: Gemmerli.

Oben: Gewaltig ist, zumal im Frühling, die Menge der durch den Tunnel zu transportierenden Autos und Motorräder. Man zählte ihrer an einem Tage über 1000. Die Motorräder werden im Gepäckwagen verstaut. Photo: Vitali.



Die Vorspannmaschine vor den schweren Zugskompositionen, die durchlaufenden Wagen mit den internationalen Aufschriften, sie verraten auch dem Nichteingeweihten die Bedeutung der großen Transversallinie der Schweizerischen Bundesbahnen. Der charakteristische Zwei- und Dreiklang der Signalglocken, der Habitus der Stationsgebäude, die sich von Immensee bis Balerna alle ähnlich sind und einen nüchternen, keineswegs unschönen Stil zur Schau tragen, die mächtigen Eisenkonstruktionen der Brücken, sie sind für den Kenner ein noch untrüglicheres Zeichen für die Gotthardbahn. Seit nunmehr 25 Jahren — am 28. Mai 1922 wurde die Strecke Luzern—Chiasso erstmals in ihrer ganzen Länge elektrisch befahren — schätzen alle, die in das Tessin fahren oder sich von dort nach der Nordschweiz begeben, das saubere, bequeme und rasche Reisen, das durch einen aufgelockerten und allen Bedürfnissen entgegenkommenden Fahrplan jüngst nochmals besser gestaltet worden ist. Der zu befriedigenden Bedürfnisse gibt es bekanntlich eine ganze Menge. Die Ferienreisenden wünschen zu nicht allzu früher Morgenstunde, aber doch so rechtzeitig nach dem sonnigen Süden starten zu können, um am Nachmittag in Locarno oder Lugano bereits zu den ersten Rekognoszierungsbummeln bereit zu sein. Die Italienfahrer — es sind ihrer von der Schweiz aus bereits wieder Legion — wollen am selben Tage zumindest die Spitze des Mailänder Domes erklommen haben. Die Skiausflügler, auch an sie gilt es bei der Fahrplanaufstellung zu denken, wünschen gute Sportzüge. Dann sind da die Tessiner Geschäftsleute, die am Vormittag bequem nach Zürich, Basel oder Bern und des Abends zurück nach Hause gelangen möchten. Es sind da die Automobilisten, die zu gewissen Jahreszeiten, wenn auf dem Paß Schnee liegt, ihren Wagen per Bahn durch den Tunnel transportieren lassen und eben — schimpfen, über eine schlechte Organisation oder weiß der Himmel was, wenn es beim Geringsten hapert. Zu all diesen Zwekken, für alle diese Reisenden läuft das Räderwerk des Bahnbetriebes auf Hochtouren. Wer zumal den Spitzenverkehr zu beobachten Gelegenheit hat, wenn sowohl Tessin- wie Italienfahrer wie Skisportler und Ausflügler in Scharen die Gotthardzüge benützen, der empfindet vor dem mustergültigen Ineinanderspielen des Getriebes, nicht minder aber auch vor der aufopfernden Pflichterfüllung des Bahnpersonals, höchsten Respekt. esch.

Seite links: Ein interessantes Dokument aus der Bauzeit der Gotthardlinie. Das Südportal des Gotthardtunnels (rechts) und links daneben der Eingang in den während des Vortriebs und Baus nötigen Richtungsstollen. Links vorne Kompressorenhaus und Arbeiterwohnungen; hinten die sich am Hang emporwindende Gotthardstraße mit der Gotthardpost. Zeichnung von J. A. Honegger, 1875.

Oben: Im Sommer ist eine Fahrt über den Gotthardpaß sehr lohnend. Die Postautolinie von Andermatt nach Airolo steht vom Juni bis in den Oktober im Betrieb. — Blick von einer Straßenkehre auf Airolo, den Südeingang des Gotthardtunnels und die obere Leventina.