

# Gotthardreis... voor een Hollander onvergetelijk!

Autor(en): **Hoofman, J.C.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1948)**

Heft 6

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776325>

## **Nutzungsbedingungen**

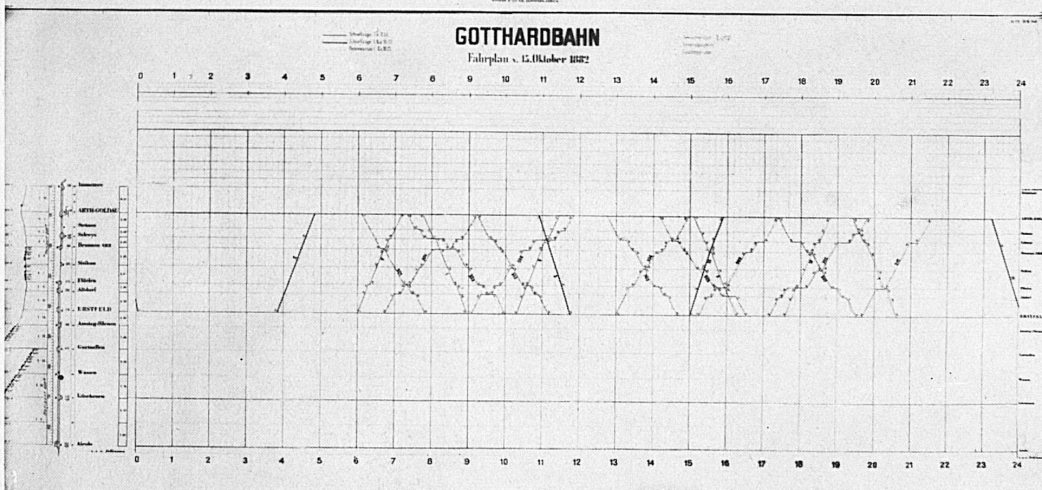
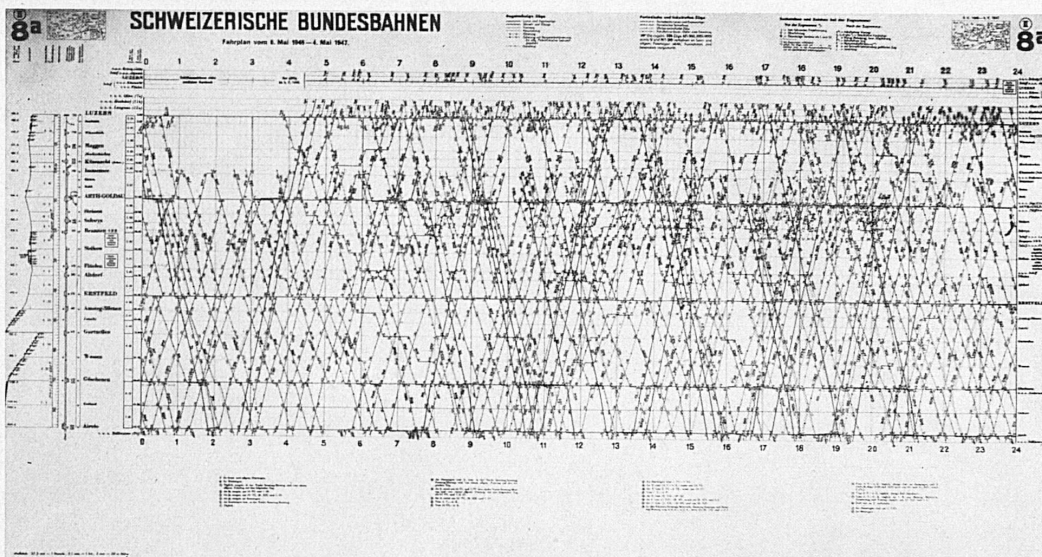
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



A gauche: L'horaire du trajet Arth-Goldau—Erstfeld de la ligne du Gothard en 1946 et en 1882.

Links: De dienstregeling van het traject Arth-Goldau—Erstfeld in het eerste jaar van het bestaan van de Gotthardspoorweg en in het jaar 1946.

lange reis Zürich—Chiasso zal zij reizigers voorzien van spijzen en dranken. Reizigers uit alle windstreken, Engelsen, Italianen, Zweden en Hollanders.

Aan de grote signaalbrug gloeit een groene lamp aan. «Veilig voor de richting Wiedikon». Met een matig gangetje denderen we over de oneindige wisselvelden van Zürich HB, buigen af naar het Zuiden, stormen schuin in de bocht liggend de Arlberg-Oriëntexpress voorbij om dan te verdwijnen in de tunnel nabij Zürich-Enge. En terwijl in de comfortabele doorgangsrijtuigen wordt gepraat, gerookt, gegeten en geslapen, stormt de express Zuidwaarts. Langs diepblauwe meren, donkere ravijnen en spattende beken...

In Erstfeld begint het eigenlijke bergtraject. Met een snelheid van 60 km. per uur gaan we nu aan het klimmen, de Alpen in. Steeds hoger en hoger. De dorpjes in het dal lijken wel speelgoed. Over de machtige viaducten met diep beneden de eeuwig bruisende beken, langs steile bergwanden... welk een contrast met ons Hollandse polderland.

Na 3 minuten oponthoud te Göschenen vervolgen we onze reis en worden dan dra opgeslokt door de duisternis van de beroemde, 14,9 km. lange St. Gotthardtunnel. Slechts de verlichte kilometerpalen onderbreken regelmatig de duisternis. Als we het raam openschuiven waait een muffe koude lucht ons tegen. Een snerpende gil weerklinkt door de ruimte, een tegenligger flitst voorbij. Dan is alles weer donker...

Slechts 13 minuten duurt deze reis in het duister. Dan knippen we met onze ogen tegen het warme Tessinerzonnetje en brengen in gedachten hulde aan Louis Favre en zijn mannen, die 60 jaar geleden dit meesterstuk der techniek hebben gewrocht...

Na Airolo gaat het langzaam bergafwaarts. Als we na een prachtige reis Lugano

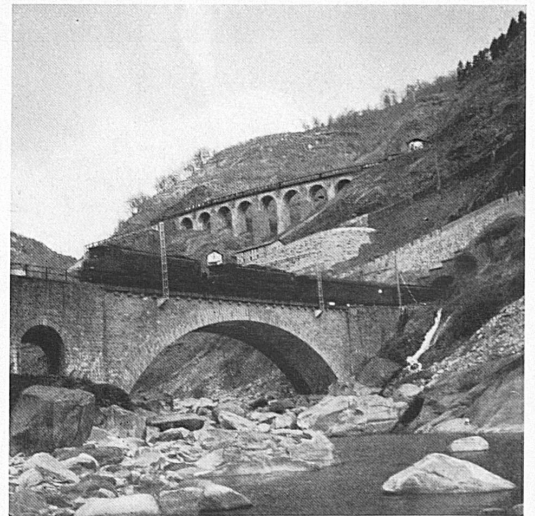
## GOTTHARDREIS...

voor een Hollander onvergetelijk!

Zwitserland, ... dit woord betekent iets voor ons Nederlanders. Niet in de eerste plaats omdat de herinnering aan voor-oorlogse reizen ons voor goed met dit kleine landje heeft verbonden, maar meer nog, omdat in de achter ons liggende moeilijke oorlogsjaren de band tussen Zwitserland en Holland tot een onverbreekelijke is uitgegroeid. We denken aan alles, wat het Zwitserse Rode Kruis voor ons deed, aan de pakketten, aan het brood ... Dat kunnen en zullen wij nooit vergeten! Gelukkig, thans, nu voor vacatiegangers weer een bescheiden deviezenvergunning wordt gegeven, bestaat wederom de gelegenheid de oude connecties met onze Zwitserse vrienden op te nemen. Weer zullen we ons in de toekomst kunnen te goed doen aan de onvolprezen schoonheid van het Zwitserse landschap ...

Op een van onze laatste reizen naar het land der Eedgenoten schaften wij ons een SBB-Generalabonnement aan en legden daarmee in 7 dagen 2458 km. af. Vele reizen hebben we gemaakt, naar Davos, naar Genève, naar Interlaken ... maar één was er zo mooi, dat, eenmaal in Holland weer-gekeerd, ze nog als een levendige rolprent in onze gedachten voortleefde ... de Gotthardreis.

Zeven klokslagen van de Münstertoren klinken door de vroege morgen over Zürich. De zomerzon kijkt nog maar nauwelijks over de met ochtendnevel omsluisde bergtoppen. Langs het le Perron van het Hauptbahnhof staat een trein gereed, die in het internationaal verkeer geen onbekende is, de Gotthardexpress. Een eenzaam rookwolkje kringelt uit de schoorsteen van het restauratierijtuig; gedurende de meer dan 4 uur



En haut: Les virages de la ligne du Gothard sur le versant sud. — A gauche: La nouvelle station automatique qui a été installée l'année passée, au milieu du grand tunnel.

Photo: Hesse, C. F. F.

Boven: De keertunnels bij Biasca aan de zuidzijde van de Gotthard. — Links: Het nieuwgebouwde sein- en wisselhuis in het midden van de Gotthardtunnel.

Photo: Hesse, SBB.



binnenrollen, slaan kleine rookwolkjes van de remblokken. Ze getuigen van de strijd tussen natuur en techniek, gestreden daarboven in de berg. Een zware strijd, maar niettemin met een overwinning der techniek op deze onvergetelijke natuur. En dan welt in ons hart een gevoel van diepe bewondering op voor Zwitserland, voor haar spoorwegen, voor haar natuurschoon en voor haar volk, dat ons Nederlanders zo na aan het hart ligt.

J. C. Hooftman.