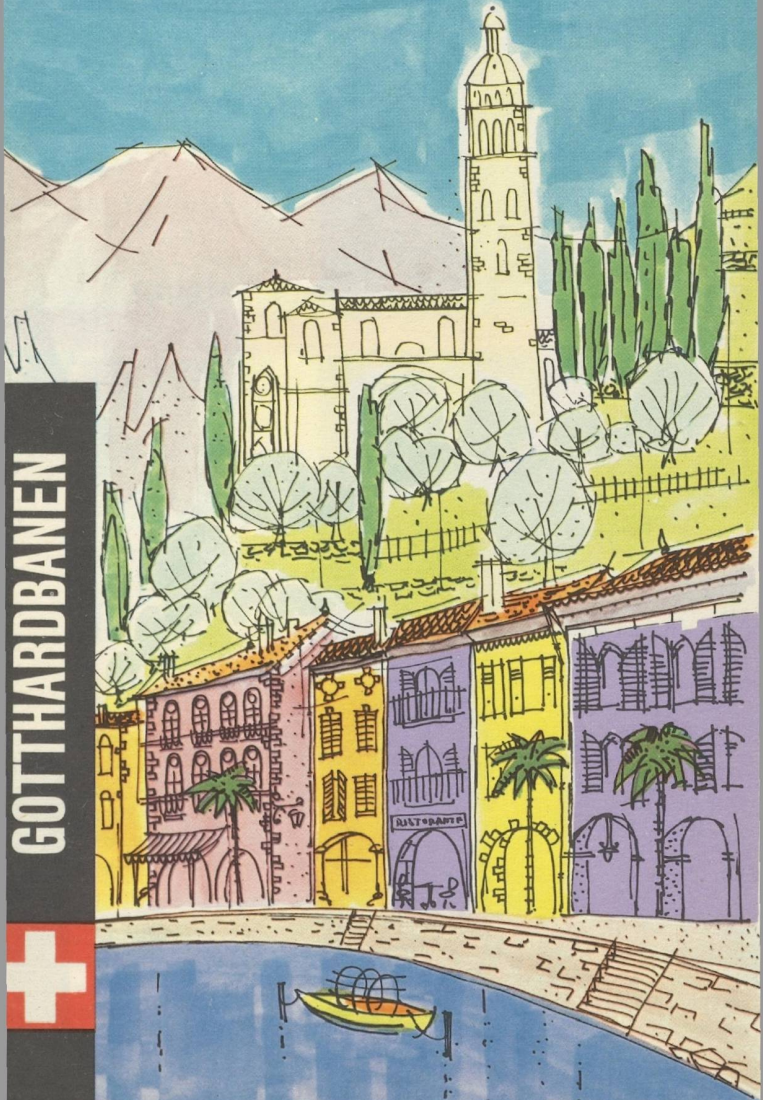


SCHWEIZ

57



GOTTHARDBANEN





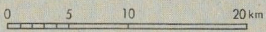
# GOTTHARDBANEN · SCHWEIZISCHE STATSBANER



### Signaturforklaring

- Gotthardbanen
- Baner
- Bjergbaner
- Alpepostruter
- Landegranser

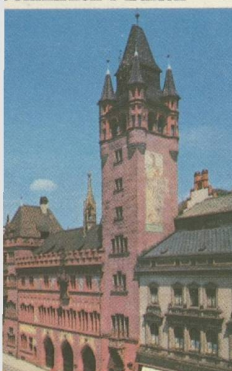
Målestok: 1 : 600 000







Domkirken i Zürich

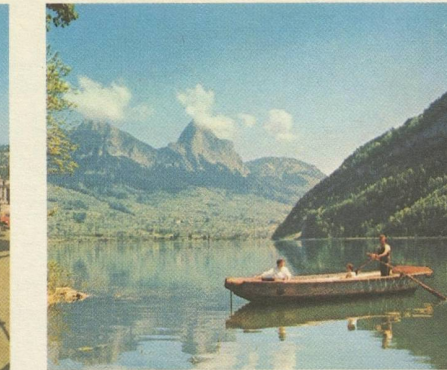


Rådhuset i Basel

ZÜRICH



Luzern, Kapelbroen med Pilatus



Ved Zugersøen



Vierwaldstättersøen i aftensol



Gotthardtoget ved Wassen

ARTH-GOLDAU

BRUNNEN

FLÜELEN

GÖSCHENEN

WASSEN

AIROLO

FAIDO

BELLINZONA

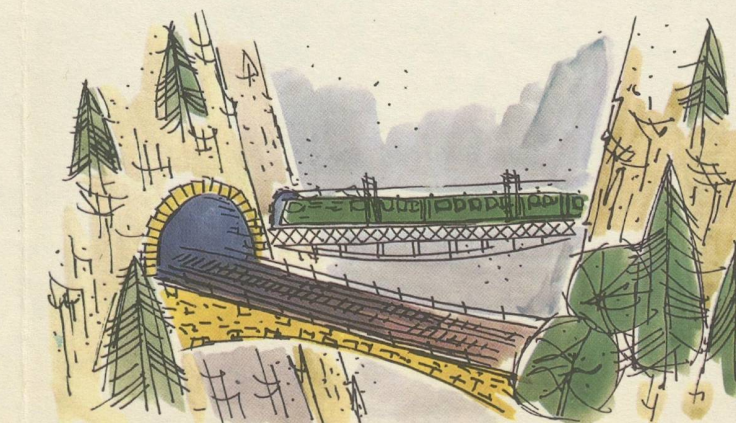
LUGANO

CHIASSO

LUZERN

LOCARNO

75 ÅR  
GOTTHARD-  
BANE



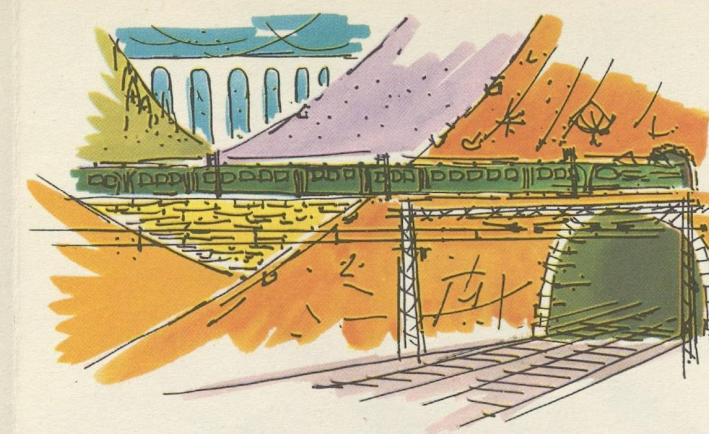
**Mange veje fører til Rom** – den kendeste går gennem St. Gotthard. For den rejsende fra landene til højre og venstre for Rhinen, fra Holland og Belgien, fra Nordeuropa og England, er det også den hurtigste. Med de Schweiziske Bundesbaners elektriske tog kører han via Basel eller Zürich hurtigt og bekvemt ind i Urschweiz' alpeverden. Wilhelm Tells land, bekendt og berømt i hele verden gennem Schillers skuespil af samme navn, glider forbi hans øjne – gammelkendte navne bliver til virkelighed for ham: Vierwaldstättersøen, flækken Schwyz, de himmelstræbende bjergtoppe Pilatus, Rigi, Mythen...

Forbi vige – snart blide og drømmende, snart vildsomme og romantiske – går farten ind i den øvre del af Reuss-dalen. Og her, blandt stejle bjergvægge begynder den mest storslåede del af Gotthardlinien. I stolte spiraler overvinder toget, trukket af verdens stærkeste elektriske lokomotiver, på en halv time en højdedifference på 600 meter. Over høje viadukter og gennem utallige vendetunneller går turen og giver stadig den rejsende nye overraskende udsyn over dalen med den fossende Reuss-flod. Stadigt cirkelende om landsbyen Wassen med den lille kirke, hvis løgkuplede tårn først kommer ind i den rejsendes synsfelt højt oppe og til sidst ligger dybt under ham.

**I Europas hjerte.** Ved Göschenen begynder den 15 km. lange tunnel tværs gennem Gotthardmassivet. Det er blevet kaldt Europas hjerte. Dets vande strømmer mod alle fire verdenshjørner ud i tre have: Nordsøen, Middelhavet og Adriaterhavet. Her udspringer Rhinen og Rhône. . . Syv år og fem måneder arbejdede gennemsnitlig 2500 arbejdere i tre skift dag og nat på gennemskydningen, truet af farer og sygdom, plaget af næsten uudholdelig hede, ofte stående i vand til knæene. 177 af disse mænd måtte lade livet, blandt dem Louis Favre, tunnelbyggeriets øverste leder. Den 28. februar 1880 mødtes de to fra Syd og Nord børende grupper. Den 1. juni 1882, altså for et trekvart århundrede siden, kørte de første planmæssige tog gennem St. Gotthard. Samtiden betragtede Gotthardlinien som et teknisk vidunder. Også idag imponerer den dristige konstruktion. Engang brugte Gotthardposten en hel dag for at nå fra Göschenen til Airolo. Idag kører eksprestogene gennem den store tunnel på 12 minutter. Den har bragt Nord- og Sydschweiz, den tyske og italienske kultur, i umiddelbart naboskab.

**Mod Middelhavet.** I Airolo begynder Syden. Når den rejsende efter 12 minutters fart atter ser dagens lys, befinder han sig pludselig i en anden verden. Ganske vist er han også her omgivet af høje bjergvægge, fra hvilke utallige vandfald, alt efter årstiden, tordner eller risler ned. Men huse og kirketårne er i den umiskendelige italienske stil, og himmelen er meget mere blå end nord for Alperne. Igen kører toget gennem talrige vendetunneller, men denne gang går det mod lavlandet. Vegetationen bliver stadig mere sydlandsk: Kastanier, morbærtræer, vingårde. Efter den af tre middelalderborge bevogtede by, Bellinzona, hovedstaden i den italiensktalende kanton, Tessin, deler Gotthardlinien sig. En linie fører til Locarno og Lago Maggiore, den største af de tessinsk-norditalienske søer. Men hovedlinien kører ind i endnu en tunnel gennem Monte Ceneri på vej til Lugano, den største italiensksprogede by i Schweiz. Og videre går det langs den dejlige Luganosø, som ved Melide traverseres over en stor bro, til grænsestationen, Chiasso, til Italien, Middelhavet... hele Sydens brogede verden...

**Den centrale forbindelse mellem Nord og Syd.** Gotthardlinien er den centrale forbindelse mellem Nord-europa og Italien. Ikke blot Schweiz var interesseret i dens oprettelse; også Tyskland og frem for alt Italien bidrog med store summer til finansieringen af konstruktionen. 120 til 130 tog passerer nu daglig Gotthardtunnelen,

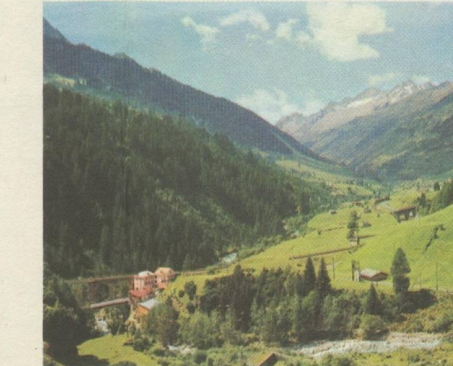


i højsæsonen op til 170. Mange millioner ton gods bliver årligt transporteret på denne linie, og antallet af rejsende er ligeledes oppe i millioner. Intet under, når man betænker, at denne tur fra den store italienske forretningsby, Milano, til det vesttyske forretningscenter, Frankfurt, varer knap 12 timer.

Men Gotthardlinien er ikke blot for den togrejsende. Også den motor-kørende, som vil undgå vejen over passet, kan benytte sig af den. I Göschenen og Airolo, samt på forskellige andre stationer langs linien, kan han køre sin bil, ja endog bus, direkte fra vejen op på en speciel jernbanevogn og her i sin egen vogn passere den store tunnel. Uden langvarige aflæsningsmanøvrer fortsætter han direkte fra specialvognens platform sin rejse på landevejen. Mere end 100.000 er i det forløbne år kørt igennem Gotthard på denne forbløffende enkle måde.

De Schweiziske Bundesbaner arbejder utrætteligt på stadig at udvide Gotthardliniens kapacitet. For Gotthardbanen skal også i fremtiden forblive, hvad den var i de forløbne 75 år: Den klassiske forbindelse Nord-Syd.

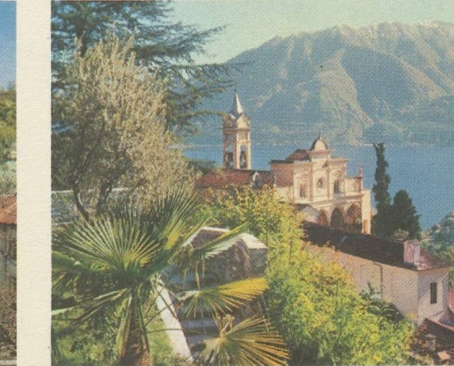
Airolo



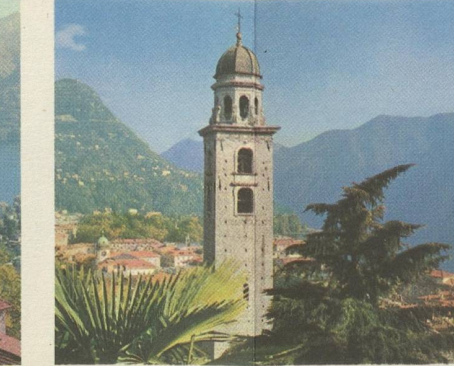
Bellinzona



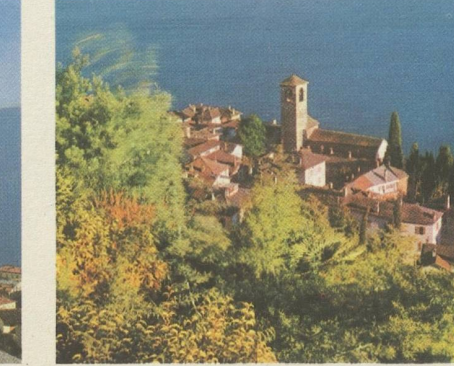
Locarno, Madonna del Sasso



Lugano med Monte Brè

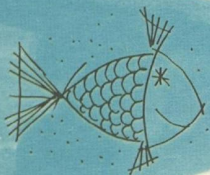


Ved Langense





ENGLAND



BELGIEN

HOLLAND



FRANKRIG

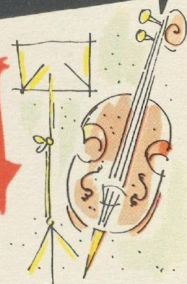
TYSKLAND



GOTTHARDBANEN,  
DEN KLASSISKE  
TRANSITLINIE  
GENNEM DE  
SCHWEIZISKE ALPER

SCHWEIZ

GOTTHARDBANEN



ØSTRIG

FRANKRIG

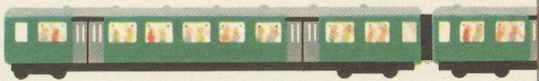


ITALIEN





SCHWEIZ



GOTTHARDBANEN

