

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 6 (1932)
Heft: 5: Jubiläumsnummer zum 50-jährigen Betrieb der Gotthardbahn

Artikel: Gotthardexpress
Autor: Anacker, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780320>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

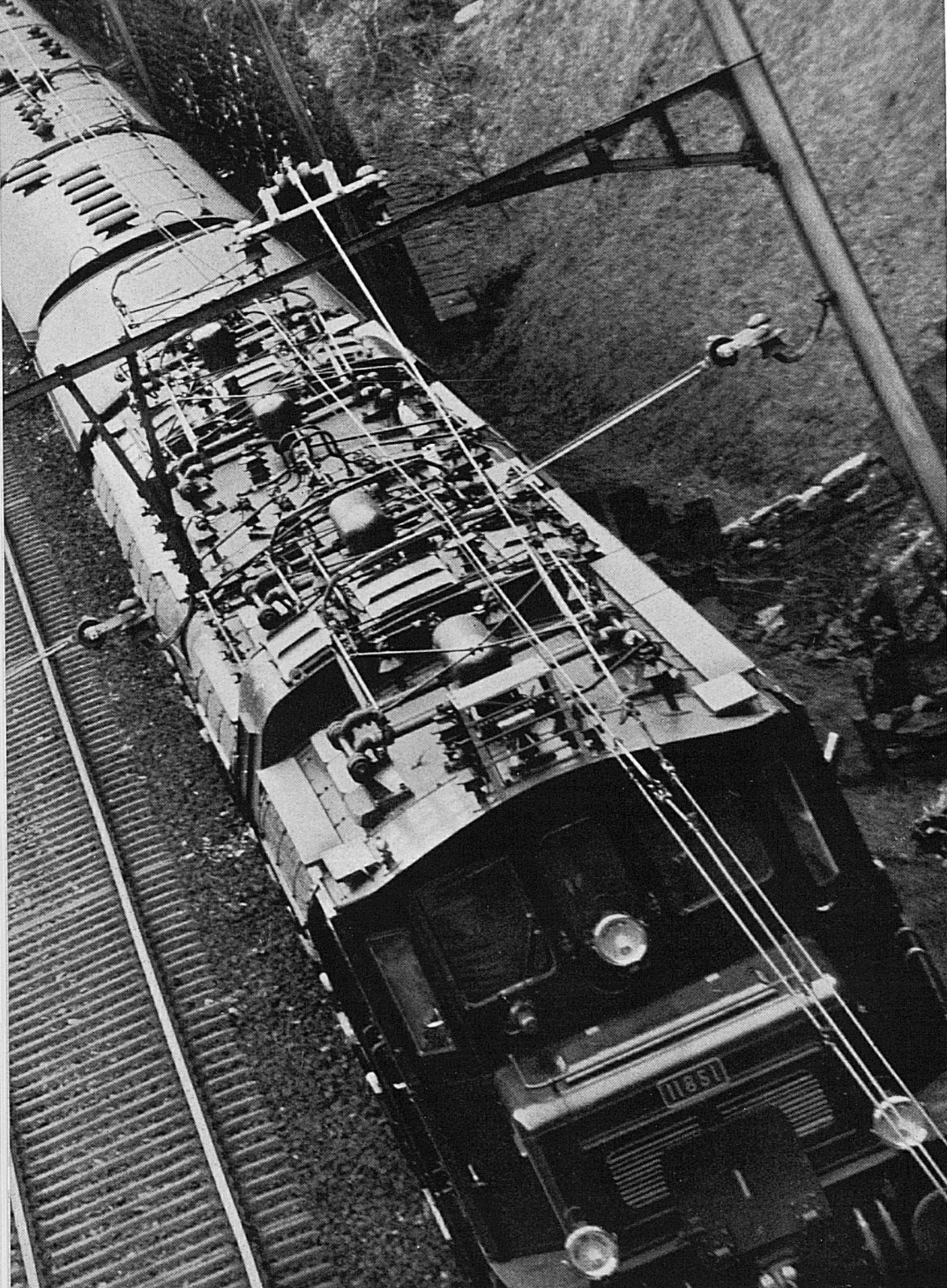
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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



Gotthardexpress

Über die mächtigen Bahn-
viadukte,
Wo sich Grösse mit Kühn-
heit gepaart,
Jagt der geschwinde, der
kraftstromdurchzuckte
Gotthardexpress in brausen-
der Fahrt.

Kennst du die schönen,
sacht-federnden Wagen?
Liessest du einmal, ins
Polster gelehnt,
Froh zu den südlichen Seen
dich tragen,
Die du im Taumel der Städte
ersehnt?

Unvergesslich bleibt dir
solch' Reisen,
Das dir kein Rauch und kein
Schüttern vergällt,
Beinah, als dürftest im Flug-
zeug du kreisen
Über der sonnig-aufschim-
mernden Welt ...

Heinrich Anacker

Le nuove locomotive

le più grandi esistenti nel
mondo, di una potenza di

dale che, tenacemente proseguita e assiduamente aumentata durante il corso d'oltre un secolo, sta oggi a dimostrare tangibilmente i benefici della libertà creatrice. Ma le strade non bastavano. Era necessario che il Monteceneri fosse *idealmente* spianato e le relazioni fra le popolazioni del Sopraceneri e del Sottoceneri diventassero così facili, così numerose ed intense da eliminare ogni traccia delle antiche rivalità. Tali erano i voleri e i fini della politica, ma anche la politica più sagace e più attiva sarebbe rimasta impotente se non avesse trovato nella tecnica ferroviaria un punto di leva. Questo punto fu il traforo del Monteceneri.

Il Ticino non aveva però soltanto bisogno urgente di unità interna; in grado forse maggiore aveva bisogno di più stretta unione con i Cantoni confederati. Occorreva che anche il Sangottardo fosse *idealmente* spianato. Era necessario che le Alpi cessassero di parere e d'essere un vallo di separazione per diventare un anello di congiunzione. Questo anello fu la grande galleria del Sangottardo. Altri indica in questa pubblicazione il volume e la mole dei traffici che d'allora fluirono e rifluirono da settentrione a mezzodì e da questo a quello. A me basta l'insistere sul fatto relevantissimo d'ordine politico che il Cantone Ticino realizzò, mediante la linea ferroviaria