

La ferrovia del San Gottardo nell'aspetto politico, specialmente ticinese

Autor(en): **Motta, Giuseppe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 5: **Jubiläumsnummer zum 50-jährigen Betrieb der Gotthardbahn**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780319>

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

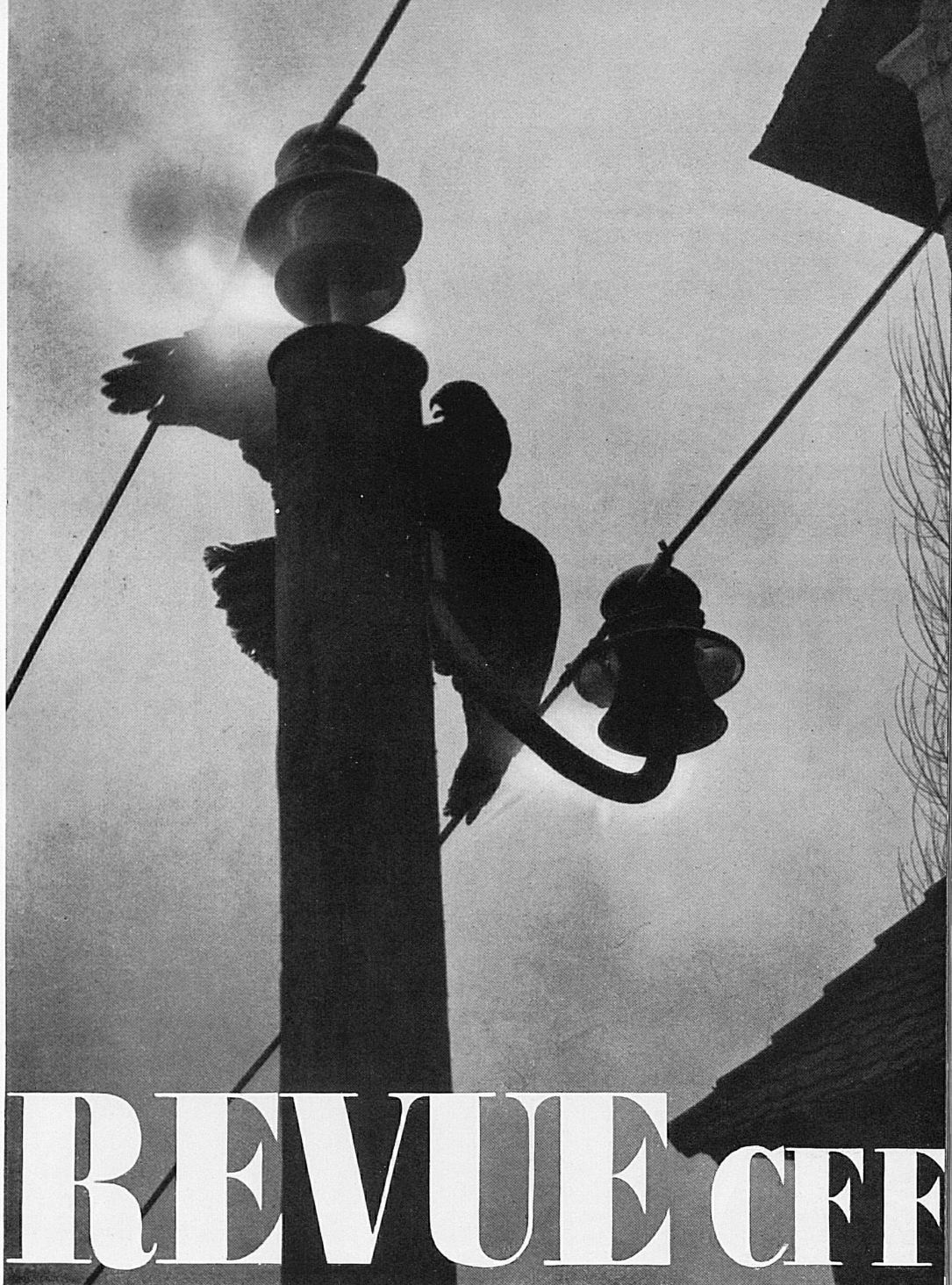
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Jubiläumsnummer
zum 50jährigen Be-
trieb der Gotthard-
bahn**

**1. Juni 1882
1932**

**Kleine Ursachen,
grosse Wirkungen**

Die elektrischen Anlagen der Gotthardbahn – Technik in Reinkultur – sind vor den Tücken des Zufalls nicht ganz gefeit. Grosse Vögel verursachen mitunter Kurzschlüsse. – Der fabelhafte Schnappschuss eines Photographen hat hier einen Habicht auf frischer Tat erwischt.

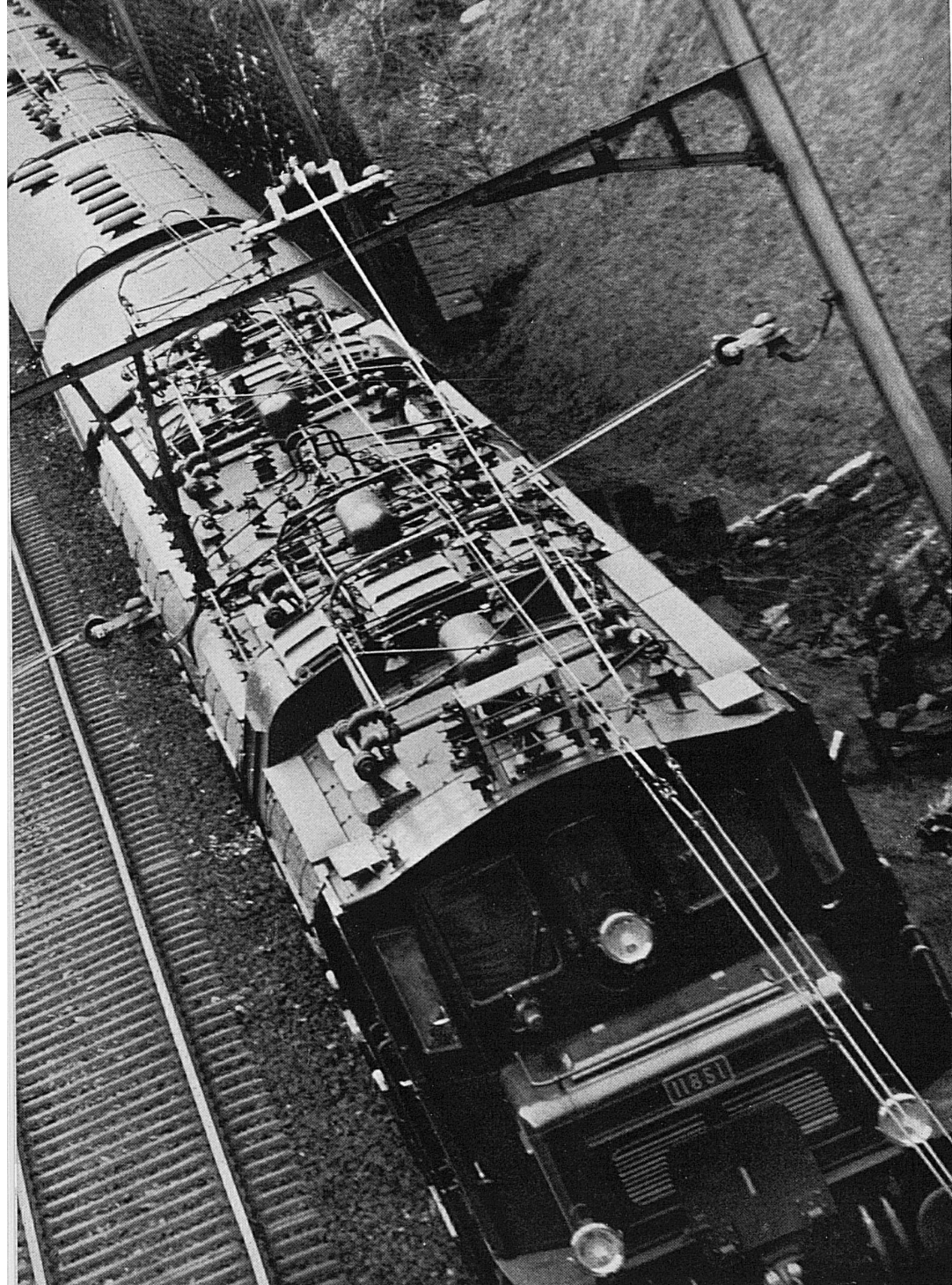


SBB REVUE CFF

La ferrovia del San Gottardo nell'aspetto politico, specialmente ticinese

Giuseppe Motta, presidente della Confederazione svizzera

Chi rifletta sulle vicende storiche delle terre che formano il Cantone Ticino non tarderà a vedere che i trafori del Monteceneri e del Sangottardo costituiscono per esse avvenimenti d'importanza, meglio che straordinaria, decisiva e quasi unica. Tre sono per i ticinesi i fatti maggiori a noi noti della loro storia: la conquista svizzera nei secoli decimoquinto e decimosesto, l'elevazione delle terre ticinesi a Cantone autonomo con l'Atto di Mediazione del 1803 e, infine, nel 1882, il compimento della strada ferrata fra il Ticino e le regioni interne della Svizzera. Il Ticino suddito degli Svizzeri non aveva unità; gli antichi padroni non avevano un particolare tornaconto ad affratellare gli abitanti soggetti al loro vario dominio; il senso e il bisogno dell'unità si manifestarono solo dopo che i ticinesi, raggiunta l'uguaglianza costituzionale con gli altri svizzeri, si avviarono a comprendere che sono una famiglia collegata da un medesimo destino. Comincia così, in questo periodo, la tessitura di quella rete stra-



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 mezzodi 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

Gotthardriesen

Kennst du die riesigen,
braunen Kolosse?
Gotthard-Lokomotiven
sind's;
Renner der Berge, elektri-
sche Rosse,
Schnell wie der sausende
Flügel des Winds.

Mit drei zyklopenhaft
glotzenden Lichtern
Jagen sie aus dem Tunnel
heraus,
Dass du erschrickst wie vor
Urweltgesichtern,
Nächtens noch träumend
von spukendem Graus.

Doch wenn sie stehen, dann
läuft's wie ein Beben
Durch ihren Stahleib, der
Grosses geschafft,
Und du bestaunst ihr ver-
haltenes Leben,
Ahmend die heimlich
vibrierende Kraft.

Heinrich Anacker

del Gottardo,

8500 HP, lunghe 34 metri e
di 140 tonnellate di peso.



del Sangottardo, le condizioni materiali indispensabili della sua unione effettiva e perenne con gli altri Cantoni d'altra lingua. Ed è per tal modo che quella linea fece compiere un passo definitivo all'idea della fratellanza fra le stirpi consociate nella Patria svizzera. Unità interna fra le terre ticinesi, unione del Ticino con i Cantoni confederati: fatti politici di carattere particolare svizzero. Il terzo fatto politico – e sotto certi riguardi il massimo – è d'ordine internazionale. Non è rettorica nè grandiloquenza che diedero alla linea del Sangottardo il nome di via delle genti. Essa avvicina i grandi paesi del Nord con quelli del Sud, in particolare la Germania e l'Italia, attraverso il suolo svizzero. Così la missione internazionale della Svizzera è diventata più visibile e più salda, non sotto l'aspetto economico soltanto, ma anche sotto quello politico e morale. Non sarebbe facile citare un'altra impresa dalla quale siano ridonati alla nostra Patria benefici uguali o maggiori. Anche se il percorso da Lucerna a Chiasso non fosse uno dei più belli che ad occhio umano sia dato di contemplare, l'opera del Sangottardo mi parrebbe degna d'essere paragonata a una sinfonia grandiosa nella quale le note più dolci e più tenere, i suoni più lieti e più squillanti, le voci più pure e più alte si fondono in un inno al Ticino, alla Svizzera e all'Umanità.