



Dal 2008 la Società Funicolare San Salvatore offre sulla sua vetta, un percorso espositivo permanente che si snoda sul cammino che dalla stazione di arrivo porta comodamente fino in cima al monte.

La suggestione delle immagini proposte, con manifesti disposti all'aperto a lato della passeggiata, entrano in dialogo con l'ambiente naturale e con il magnifico panorama che si gode dalla cima della montagna, una superba terrazza che si affaccia su tutta la regione del lago di Lugano.

Seit 2008 bietet die Seilbahngesellschaft auf dem San Salvatore einen permanenten Ausstellungspfad, der von der Bergstation bequem bis auf den Gipfel führt.

Die Darstellungen auf den zahlreichen Plakaten, die diesen Weg säumen, stehen im Einklang mit der Natur und dem atemberaubenden Panorama, das sich vom Berggipfel aus bietet, der wie ein Balkon über die gesamte Region des Luganersees ragt.

Dalla Galleria del San Gottardo 1882 alla Galleria di base del Ceneri 2020

Questa esposizione ricca di manifesti e di illustrazioni, anche con documenti inediti, fornisce un'ampia visione delle più importanti opere del diciannovesimo e del ventesimo secolo che assicurano la comunicazione tra il Nord e il Sud dell'Europa: le Gallerie del San Gottardo e del Ceneri 2020.

Dalla «Via delle genti» ad AlpTransit: l'epopea di una gigantesca impresa, dei suoi ideatori e artefici.

Vom Gotthardtunnel 1882 bis zum Ceneri-Basistunnel 2020

Diese reich bebilderte Ausstellung, auch mit unveröffentlichten Dokumenten, gibt eine ausführliche Vision der wichtigsten Bauwerke des 19. und 21. Jahrhunderts, welche eine Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa garantieren: die Tunnel am Gotthard und des Ceneri 2020.

Vom «Via delle genti» (Weg der Leute) bis zu AlpTransit: die Entstehung einer gigantischen Unternehmung und die Geschichte ihrer Planer und Erbauer.

C'era una volta ... la mulattiera

Der einstige Saumpfad



William Turner: Il Ponte del Diavolo al San Gottardo
1803-1804 (olio su tela, Zurigo, Kunsthalle)

William Turner: Die Teufelsbrücke am Gotthard
1803-1804 (Ölgemälde, Zürich, Kunsthalle)

Il collezionista d'arte inglese John Allnut dopo un viaggio attraverso le Alpi e aver visionato gli schizzi di Turner con le vedute del San Gottardo, gli commissionò questa opera per fermare sulla tela le sensazioni provate di fronte a un tale spettacolo della natura.

Der englische Kunstsammler John Allnut, der die Alpen überquert und Turners Skizzen von den Ansichten des Gotthards gesehen hatte, gab dem Maler dieses Werk in Auftrag, um die Emotionen angesichts dieses Naturschauspiels auf der Leinwand festzuhalten.

Dai someggiatori
alle strade carrozzabili

Von den Säumerkolonnen
zu den Fahrstrassen



«Non si viaggia per arrivare, ma per viaggiare»
Johann Wolfgang von Goethe, lettera a Caroline Herder
(5.9.1788)
Negli anni 1827-1830 si costruisce la strada carrozzabile
sul versante sud del San Gottardo con i famosi tornanti della
Tremola. Progettata dall'ingegnere Francesco Meschini
di Piazzogna è tuttora una delle opere di maggior prestigio
dell'ingegneria stradale d'alta montagna.

«Man reist nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen»
Johann Wolfgang von Goethe Brief an Caroline Herder
(5.9.1788)
Die Fahrstrasse auf der Südseite des Gotthards mit den
berühmten Haarnädelkurven der Tremola wurde von 1827-
1830 gebaut. Sie wurde von Ingenieur Francesco Meschini
aus Piazzogna entworfen und gehört noch immer zu den
eindrücklichsten Strassenbauwerken im Hochgebirge.

Seit 1882 verbindet die Eisenbahn Nord- und Südeuropa dank einem technischen Bauwerk ohne gleichen: dem Gotthardtunnel



4

GOTTHARD-BAHN

LUGANO

LAGO MAGGIORE

LAGO COMO

LUGANO, COMO & LUGANO

ORARIO

GOTTHARD-BAHN	
1. Klasse	2. Klasse
3. Klasse	4. Klasse
5. Klasse	6. Klasse
7. Klasse	8. Klasse
9. Klasse	10. Klasse
11. Klasse	12. Klasse
13. Klasse	14. Klasse
15. Klasse	16. Klasse
17. Klasse	18. Klasse
19. Klasse	20. Klasse
21. Klasse	22. Klasse
23. Klasse	24. Klasse
25. Klasse	26. Klasse
27. Klasse	28. Klasse
29. Klasse	30. Klasse
31. Klasse	32. Klasse
33. Klasse	34. Klasse
35. Klasse	36. Klasse
37. Klasse	38. Klasse
39. Klasse	40. Klasse
41. Klasse	42. Klasse
43. Klasse	44. Klasse
45. Klasse	46. Klasse
47. Klasse	48. Klasse
49. Klasse	50. Klasse
51. Klasse	52. Klasse
53. Klasse	54. Klasse
55. Klasse	56. Klasse
57. Klasse	58. Klasse
59. Klasse	60. Klasse
61. Klasse	62. Klasse
63. Klasse	64. Klasse
65. Klasse	66. Klasse
67. Klasse	68. Klasse
69. Klasse	70. Klasse
71. Klasse	72. Klasse
73. Klasse	74. Klasse
75. Klasse	76. Klasse
77. Klasse	78. Klasse
79. Klasse	80. Klasse
81. Klasse	82. Klasse
83. Klasse	84. Klasse
85. Klasse	86. Klasse
87. Klasse	88. Klasse
89. Klasse	90. Klasse
91. Klasse	92. Klasse
93. Klasse	94. Klasse
95. Klasse	96. Klasse
97. Klasse	98. Klasse
99. Klasse	100. Klasse

ORARIO

LUGANO	
1. Klasse	2. Klasse
3. Klasse	4. Klasse
5. Klasse	6. Klasse
7. Klasse	8. Klasse
9. Klasse	10. Klasse
11. Klasse	12. Klasse
13. Klasse	14. Klasse
15. Klasse	16. Klasse
17. Klasse	18. Klasse
19. Klasse	20. Klasse
21. Klasse	22. Klasse
23. Klasse	24. Klasse
25. Klasse	26. Klasse
27. Klasse	28. Klasse
29. Klasse	30. Klasse
31. Klasse	32. Klasse
33. Klasse	34. Klasse
35. Klasse	36. Klasse
37. Klasse	38. Klasse
39. Klasse	40. Klasse
41. Klasse	42. Klasse
43. Klasse	44. Klasse
45. Klasse	46. Klasse
47. Klasse	48. Klasse
49. Klasse	50. Klasse
51. Klasse	52. Klasse
53. Klasse	54. Klasse
55. Klasse	56. Klasse
57. Klasse	58. Klasse
59. Klasse	60. Klasse
61. Klasse	62. Klasse
63. Klasse	64. Klasse
65. Klasse	66. Klasse
67. Klasse	68. Klasse
69. Klasse	70. Klasse
71. Klasse	72. Klasse
73. Klasse	74. Klasse
75. Klasse	76. Klasse
77. Klasse	78. Klasse
79. Klasse	80. Klasse
81. Klasse	82. Klasse
83. Klasse	84. Klasse
85. Klasse	86. Klasse
87. Klasse	88. Klasse
89. Klasse	90. Klasse
91. Klasse	92. Klasse
93. Klasse	94. Klasse
95. Klasse	96. Klasse
97. Klasse	98. Klasse
99. Klasse	100. Klasse

ORARIO

LUGANO	
1. Klasse	2. Klasse
3. Klasse	4. Klasse
5. Klasse	6. Klasse
7. Klasse	8. Klasse
9. Klasse	10. Klasse
11. Klasse	12. Klasse
13. Klasse	14. Klasse
15. Klasse	16. Klasse
17. Klasse	18. Klasse
19. Klasse	20. Klasse
21. Klasse	22. Klasse
23. Klasse	24. Klasse
25. Klasse	26. Klasse
27. Klasse	28. Klasse
29. Klasse	30. Klasse
31. Klasse	32. Klasse
33. Klasse	34. Klasse
35. Klasse	36. Klasse
37. Klasse	38. Klasse
39. Klasse	40. Klasse
41. Klasse	42. Klasse
43. Klasse	44. Klasse
45. Klasse	46. Klasse
47. Klasse	48. Klasse
49. Klasse	50. Klasse
51. Klasse	52. Klasse
53. Klasse	54. Klasse
55. Klasse	56. Klasse
57. Klasse	58. Klasse
59. Klasse	60. Klasse
61. Klasse	62. Klasse
63. Klasse	64. Klasse
65. Klasse	66. Klasse
67. Klasse	68. Klasse
69. Klasse	70. Klasse
71. Klasse	72. Klasse
73. Klasse	74. Klasse
75. Klasse	76. Klasse
77. Klasse	78. Klasse
79. Klasse	80. Klasse
81. Klasse	82. Klasse
83. Klasse	84. Klasse
85. Klasse	86. Klasse
87. Klasse	88. Klasse
89. Klasse	90. Klasse
91. Klasse	92. Klasse
93. Klasse	94. Klasse
95. Klasse	96. Klasse
97. Klasse	98. Klasse
99. Klasse	100. Klasse

ORARIO

LUGANO	
1. Klasse	2. Klasse
3. Klasse	4. Klasse
5. Klasse	6. Klasse
7. Klasse	8. Klasse
9. Klasse	10. Klasse
11. Klasse	12. Klasse
13. Klasse	14. Klasse
15. Klasse	16. Klasse
17. Klasse	18. Klasse
19. Klasse	20. Klasse
21. Klasse	22. Klasse
23. Klasse	24. Klasse
25. Klasse	26. Klasse
27. Klasse	28. Klasse
29. Klasse	30. Klasse
31. Klasse	32. Klasse
33. Klasse	34. Klasse
35. Klasse	36. Klasse
37. Klasse	38. Klasse
39. Klasse	40. Klasse
41. Klasse	42. Klasse
43. Klasse	44. Klasse
45. Klasse	46. Klasse
47. Klasse	48. Klasse
49. Klasse	50. Klasse
51. Klasse	52. Klasse
53. Klasse	54. Klasse
55. Klasse	56. Klasse
57. Klasse	58. Klasse
59. Klasse	60. Klasse
61. Klasse	62. Klasse
63. Klasse	64. Klasse
65. Klasse	66. Klasse
67. Klasse	68. Klasse
69. Klasse	70. Klasse
71. Klasse	72. Klasse
73. Klasse	74. Klasse
75. Klasse	76. Klasse
77. Klasse	78. Klasse
79. Klasse	80. Klasse
81. Klasse	82. Klasse
83. Klasse	84. Klasse
85. Klasse	86. Klasse
87. Klasse	88. Klasse
89. Klasse	90. Klasse
91. Klasse	92. Klasse
93. Klasse	94. Klasse
95. Klasse	96. Klasse
97. Klasse	98. Klasse
99. Klasse	100. Klasse

5

LAGO di LUGANO & Ferrovie Monti

Generoso S. Salvatore

ORARIO E GIUGNO 1890

LUGANO	
1. Klasse	2. Klasse
3. Klasse	4. Klasse
5. Klasse	6. Klasse
7. Klasse	8. Klasse
9. Klasse	10. Klasse
11. Klasse	12. Klasse
13. Klasse	14. Klasse
15. Klasse	16. Klasse
17. Klasse	18. Klasse
19. Klasse	20. Klasse
21. Klasse	22. Klasse
23. Klasse	24. Klasse
25. Klasse	26. Klasse
27. Klasse	28. Klasse
29. Klasse	30. Klasse
31. Klasse	32. Klasse
33. Klasse	34. Klasse
35. Klasse	36. Klasse
37. Klasse	38. Klasse
39. Klasse	40. Klasse
41. Klasse	42. Klasse
43. Klasse	44. Klasse
45. Klasse	46. Klasse
47. Klasse	48. Klasse
49. Klasse	50. Klasse
51. Klasse	52. Klasse
53. Klasse	54. Klasse
55. Klasse	56. Klasse
57. Klasse	58. Klasse
59. Klasse	60. Klasse
61. Klasse	62. Klasse
63. Klasse	64. Klasse
65. Klasse	66. Klasse
67. Klasse	68. Klasse
69. Klasse	70. Klasse
71. Klasse	72. Klasse
73. Klasse	74. Klasse
75. Klasse	76. Klasse
77. Klasse	78. Klasse
79. Klasse	80. Klasse
81. Klasse	82. Klasse
83. Klasse	84. Klasse
85. Klasse	86. Klasse
87. Klasse	88. Klasse
89. Klasse	90. Klasse
91. Klasse	92. Klasse
93. Klasse	94. Klasse
95. Klasse	96. Klasse
97. Klasse	98. Klasse
99. Klasse	100. Klasse

1) Gotthardbahn-Prospekt, Sommerdienst 1904
Luxus-Expresszüge Mailand-Luzern in 6 Stunden

2) Der Sommerfahrplan (1904) der Eisenbahnverbindung zwischen London (Hamburg, Berlin, Dresden, Prag, Wien) und Neapel durch den Gotthardtunnel

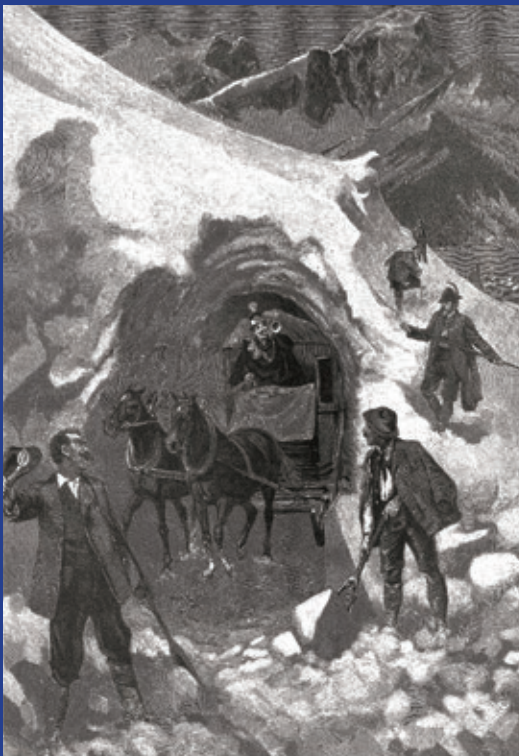
3) Die heutige Route des Gotthard Panorama Express

4) Plakat von Gabriele Chiattono (1892) der Verbindungen Basel-Mailand, mit Vierwaldstättersee und den Seen von Locarno, Lugano und Como

5) Plakat von Gabriele Chiattono (1890) der Standseilbahn des Monte San Salvatore kurz nach deren Eröffnung

Fino all'apertura della galleria ferroviaria nel 1882, il passo del San Gottardo rimaneva aperto al traffico durante tutto l'anno

Bis zur Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882, war der Gotthardpass ganzjährig für den Verkehr geöffnet



Sul versante ticinese, durante l'inverno una squadra di 15-20 uomini mantengono aperta una pista nella neve.

Nel 1873 le nevicate sono così abbondanti che l'assuntore postale Gerardo Motta fa scavare nella neve delle lunghe gallerie in Val Tremola per poter garantire il transito, impiegando ben più di 100 uomini.

Auf der Tessiner Seite sorgte im Winter eine Mannschaft von 15-20 Männern für den Bau und Unterhalt einer Schneepiste.

1873 waren die Schneefälle so stark, dass der Postunternehmer Gerardo Motta im Tremolatal mit Hilfe von über 100 Männern lange Tunneln in den Schnee gruben liess, um die Durchfahrt zu gewährleisten.

Inaugurata il 7 agosto 1847
la tratta Zurigo-Baden è la prima
linea ferroviaria costruita
interamente in Svizzera

Die am 7. August 1847 eingeweihte
Strecke Zürich-Baden war die erste
vollständig in der
Schweiz gebaute Eisenbahnlinie



Fu ben presto nota come la Spanisch Brötli- Bahn, cioè
«il treno dei panini spagnoli», per via dei celebri pasticcini
di pasta sfoglia, una specialità della città di Baden.

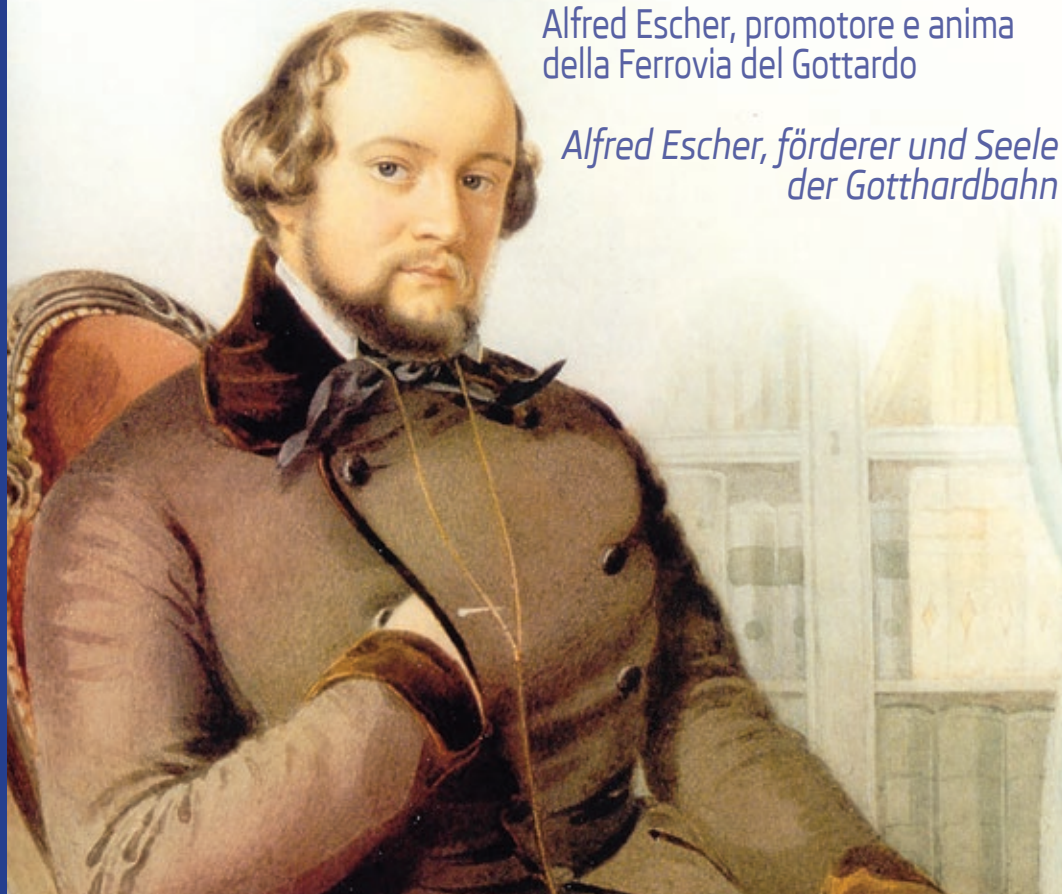
Appena sfornati venivano convogliati alla stazione di Baden
e trasportati a Zurigo giungendo freschi sulle tavole
zurighesi giusto in tempo per la colazione!

Sie wurde bald als «Spanisch-Brötli-Bahn» bekannt, weil
sie die berühmten spanischen Brötchen, eine Spezialität
der Stadt Baden, transportierte.

Frisch gebacken wurde das Blätterteiggebäck am Badener
Bahnhof in den Zug geladen und nach Zürich gebracht,
wo es gerade rechtzeitig zum Frühstück auf die Tische
gelangte!

Alfred Escher, promotore e anima
della Ferrovia del Gottardo

*Alfred Escher, förderer und Seele
der Gotthardbahn*



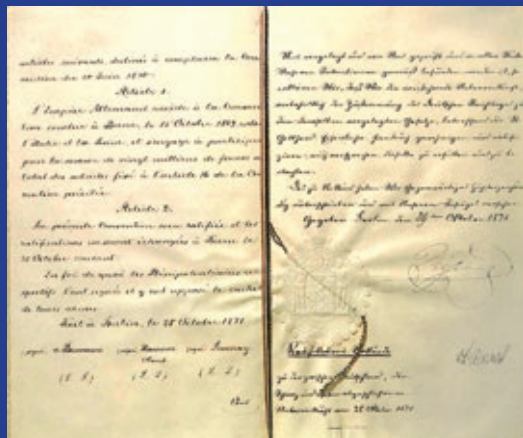
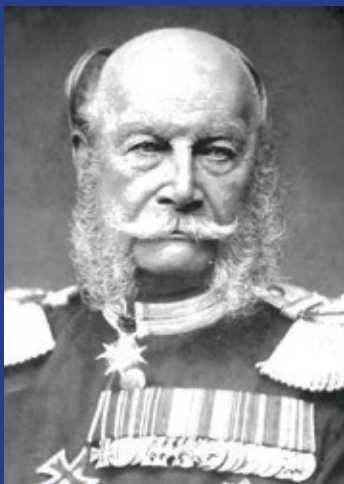
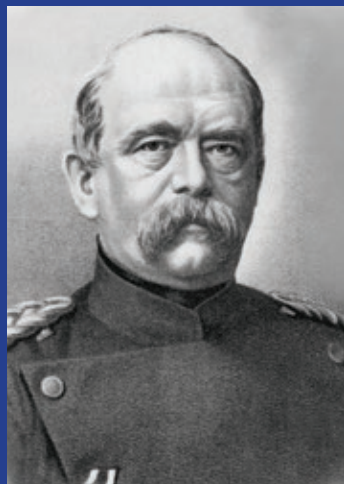
Johann Heinrich Alfred Escher vom Glas è stato un grande politico, capitano d'industria e pioniere delle ferrovie svizzere.

Attraverso le sue numerose cariche pubbliche sia nel Gran Consiglio zurighese che nel Consiglio nazionale (dove venne eletto quattro volte alla carica di presidente, lo svizzero più illustre) e la sua attività quale fondatore e dirigente della Ferrovia del Nord-Est, del Politecnico federale di Zurigo, del Credito Svizzero, della Società Svizzera di Assicurazioni generali sulla vita dell'uomo, nonché della Ferrovia del Gottardo, contribuì come nessun altro allo sviluppo politico ed economico della Svizzera nel XIX secolo.

Johann Heinrich Alfred Escher vom Glas war ein grosser Politiker, Industrieller und Pionier der Schweizerischen Eisenbahnen. Durch seine zahlreichen öffentlichen Ämter sowohl im Grossen Rat von Zürich als auch im Nationrat (er war viermal Nationalratspräsident und somit der bedeutendste Schweizer) und seine Tätigkeit als Gründer und Leiter der Nordostbahn, des Eidgenössischen Polytechnikums, der Schweizerischen Kreditanstalt, der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt und der Gotthardbahn-Gesellschaft beeinflusste er wie kein anderer die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz im 19. Jahrhundert.

Alfred Escher
 con la Convenzione del San Gottardo
 tra Svizzera, Germania e Italia getta
 le basi per l'inizio del gigantesco
 progetto

Alfred Escher legte
 mit dem Gotthard-Staatsvertrag
 zwischen der Schweiz, Deutschland
 und Italien den Grundstein für den
 Beginn des Projekts



Per lunghi anni si dibatte sul tracciato della linea ferroviaria:
 San Gottardo o Lucomagno?
 Alla fine la scelta cade sulla variante del Gottardo.

Jahrelang debattierte man über den Streckenverlauf
 der Eisenbahnlinie: Gotthard oder Lukmanier?
 Letztlich fiel die Wahl auf die Gotthard-Variante.

Grazie alla forza contrattuale di Escher, Svizzera, Germania
 e Italia stipularono una convenzione internazionale per
 la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria.

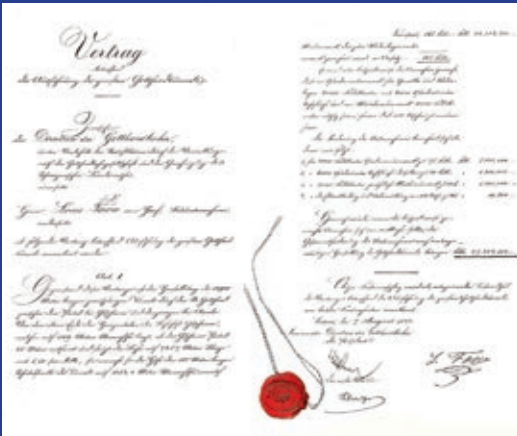
Dank der starken Position von Escher schlossen die Schweiz,
 Deutschland und Italien einen Staatsvertrag über den Bau
 und Betrieb der Eisenbahnlinie.

Lo strumento di ratifica della «Convenzione del San Gottardo»
 viene firmato per l'Italia da Vittorio Emanuele II, primo re
 d'Italia, il 22 ottobre 1869. Per l'Impero Germanico lo firmò
 l'Imperatore Guglielmo I e il Cancelliere Otto von Bismarck
 il 28 ottobre 1871. Nel 1871 l'Unione per il Gottardo trasferisce i
 propri diritti alla «Ferrovìa del Gottardo», da essa
 espressamente fondata a Lucerna.

Die Ratifizierungsurkunde des «Gotthardstaatsvertrags»
 wurde für Italien am 22. Oktober 1869 von dem ersten König
 von Italien Vittorio Emanuele II, unterzeichnet.
 Für das Deutsche Reich wurde die Konvention am
 28. Oktober 1871 von Kaiser Wilhelm I. und Reichskanzler
 Otto von Bismarck unterzeichnet. 1871 übertrug die Gotthard-
 vereinigung ihre Rechte an die «Gotthardbahn-Gesellschaft»,
 die sie eigens dafür in Luzern gegründet hatte.

Louis Favre
vince l'appalto per i lavori
del traforo

Louis Favre
gewinnt den Auftrag
für die Tunnelarbeiten

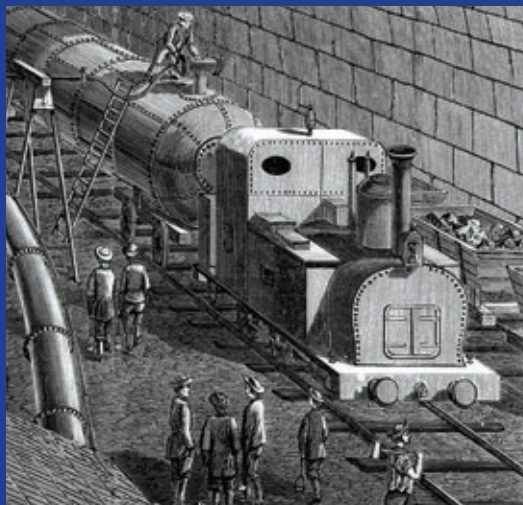
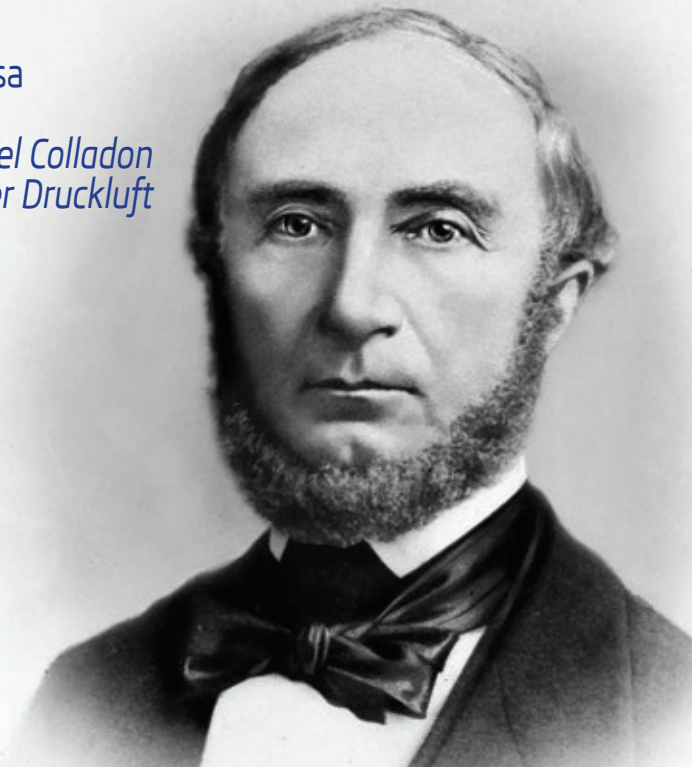


Il 7 agosto 1872 Louis Favre si impegna a terminare i lavori del traforo della galleria in 8 anni al prezzo di 47,8 milioni di franchi. Ciò equivaleva a un anno di lavoro e 12,5 milioni di franchi in meno rispetto all'ultimo concorrente rimasto in gara. Nelle clausole del «contratto capestro» è pure contemplato un premio di 5'000 franchi per ogni giorno di anticipo della fine dei lavori, rispettivamente una penalità equivalente per ogni giorno di ritardo. Condusse con grande perizia la costruzione dell'opera in mezzo a drammatiche avversità. Morì d'infarto il 19 luglio 1879 durante un sopralluogo del cantiere, solo 7 mesi prima della caduta dell'ultimo diaframma.

Am 7. August 1872 verpflichtet sich Louis Favre, den Tunnel in 8 Jahren zum Preis von 47,8 Millionen Franken fertigzustellen. Das waren ein Jahr und 12,5 Millionen Franken weniger als die Offerte des letzten noch mitbietenden Konkurrenten. Zu den «drakonischen Bedingungen» des Vertrages gehörten eine Prämie von 5'000 Franken für jeden Tag Vorsprung zur vereinbarten Fertigstellung des Bauwerks sowie eine entsprechende Konventionalstrafe für jeden Tag Verzögerung. Favre leitete die Arbeiten mit grossem Geschick inmitten dramatischer Widrigkeiten. Er starb am 19. Juli 1879 an einem Herzinfarkt während einer Inspektion der Baustelle, nur 7 Monate vor dem Durchstich.

Jean-Daniel Colladon il mago dell'aria compressa

*Jean-Daniel Colladon
der Zauberer der Druckluft*



L'ingegnere Colladon progetta e costruisce ai due portali della galleria gruppi di 4 compressori in parallelo per la produzione di aria compressa, che viene usata per alimentare le perforatrici.

- 1) La locomotiva e gli speciali vagoni cisterna che portano al fronte dello scavo l'aria compressa
- 2) Louis Favre controlla gli operai al lavoro con la perforatrice ad aria compressa di Colladon

Ingenieur Colladon entwickelte und realisierte an den beiden Tunnelportalen 4 parallel betriebene Kompressoren zur Erzeugung von Druckluft, die zum Antrieb der Bohrmaschinen verwendet wurden.

- 1) Die Lokomotive mit speziellen Kesselwagen, die Druckluft zur Stirnwand bringen
- 2) Louis Favre kontrolliert die Arbeiter, die die von Colladon entwickelte Druckluftbohrmaschine betreiben

Il traforo della Galleria del San Gottardo è stato portato a termine in soli 10 anni, un'impresa ciclopica per quei tempi



- 1) Operai al lavoro in galleria con la perforatrice ad aria compressa di Colladon
- 2) La repressione armata dello sciopero del 28 luglio 1875 al portale di Göschenen
- 3) Louis Favre al capezzale di un operaio nell'ambulatorio di Göschenen
- 4) Louis Favre muore, stroncato da un infarto durante un sopralluogo sul suo cantiere
- 5) Il 29 febbraio 1880 alle ore 11.15 cade l'ultimo diaframma! «Madonna!» grida una voce ...

- 1) Tunnelarbeiter mit der Colladon-Druckluft-Bohrmaschine
- 2) Die bewaffnete Niederschlagung des Streiks vom 28. Juli 1875 am Portal von Göschenen
- 3) Louis Favre am Krankenbett eines Arbeiters in der Krankenstation von Göschenen
- 4) Louis Favre stirbt am 19. Juni 1879 bei einer Inspektion der Baustelle an einem Herzinfarkt
- 3) Am 29. Februar 1880 um 11.15 Uhr erfolgte der eigentliche Durchstich! «Madonna» schrie eine Stimme ...

*Der Bau des Gotthardtunnels innerhalb von 10 Jahren:
ein zyklisches Werk für die damaligen Zeiten*



6) Locandina commemorativa della costruzione e dell'apertura della Galleria del San Gottardo. In alto i ritratti di Alfred Escher e Louis Favre, al centro il consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo nell'anno dell'apertura (1882)

6) Plakat zur Erinnerung an den Bau und die Eröffnung des Gotthardtunnels. Oben die Porträts von Alfred Escher und Louis Favre, unten der Verwaltungsrät der Gotthardbahn im Eröffnungsjahr (1882)



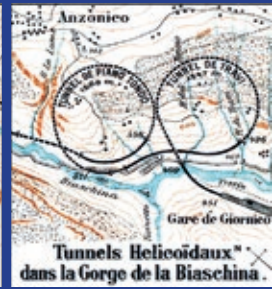
- 1) Cambio dei turni di lavoro a Göschenen in un dipinto a olio di Philipp Fleicher (1866)
- 2) I precari alloggi degli operai presso Göschenen in un disegno di Joseph Nieriker (ca. 1880)
- 3) Pausa pranzo degli operai all'interno della galleria in un disegno a penna d'epoca

- 1) Schichtwechsel in Göschenen, Ölgemälde von Philipp Fleicher (1866)
- 2) Die prekären Arbeiterunterkünfte in Göschenen, Zeichnung von Joseph Nieriker (um 1880)
- 3) Die Mittagspause der Arbeiter im Tunnel, Federzeichnung

La Ferrovia del Gottardo e le gallerie elicoidali

Sia nella valle della Reuss che in Leventina il problema delle ripide rampe d'accesso viene risolto con le innovative gallerie elicoidali.

- 1) La Gola della Reuss nei pressi di Wassen con la famosa chiesa e la ferrovia
- 2) Le gallerie a doppio tornante a 180° di Wattingen e Leggistein e la galleria elicoidale a 360° di Pfaffensprung
- 3) e 4) Le gallerie elicoidali delle gole del Piottino e della Biaschina
- 5) La ferrovia nella gola della Biaschina in un dipinto murale all'ETH di Zurigo



Die Gotthardbahn und die Wendetunnel

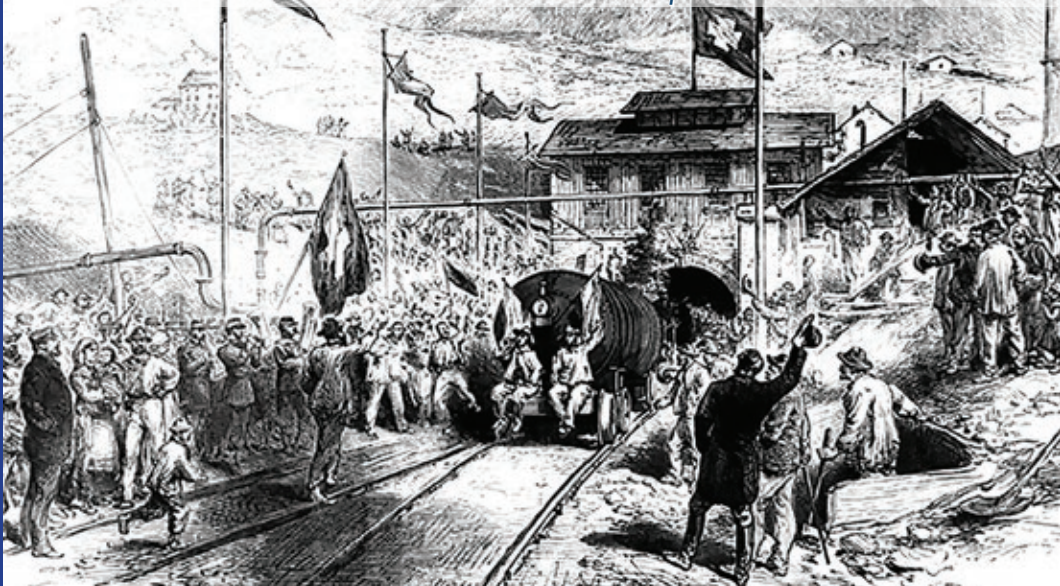
Im Reuss- und Leventinatal wird das Problem der steilen Zufahrtsrampen mit dem Bau von Kehrtunneln gelöst:

- 1) Die Reusschlucht bei Wassen mit der berühmten Kirche und Bahnlinie
- 2) Die zwei Wendetunnel von Wattingen und Leggistein (180°) und der Kehrtunnel von Pfaffensprung (360°)
- 3) und 4) Die Kehrtunnel der Schluchten des Piottino und der Biaschina
- 5) Die Bahnlinie in der Biaschina-Schlucht, in eine Wandmalerei bei der ETH Zürich



*Festeggiamenti ai due portali
della Galleria del San Gottardo*

*Feierlichkeiten am Nord-
und Südportal des Gotthardtunnels*



- 1) Il primo treno di servizio carico di ospiti attraversa la galleria e arriva ad Airolo il 1° marzo 1880
- 2) Festeggiamenti ufficiali d'apertura ai portali di Airolo e di Göschenen del 22 maggio 1882

- 1) Der erste Dienstzug voller Gäste durchquert den Tunnel und kommt am 1. März 1880 in Airolo an
- 2) Offizielle Eröffnungsfeier an den Portalen von Airolo und Göschenen am 22. Mai 1882

Festeggiamenti ufficiali
del 22 maggio a Lucerna
e del 23 maggio 1882 a Milano

Offizielle Feierlichkeiten
vom 22. Mai in Luzern
und vom 23. Mai 1882 in Mailand



- 1) La spettacolare illuminazione e i fuochi d'artificio a Lucerna
- 2) Festeggiamenti in Ticino e in Piazza del Duomo a Milano con il ricevimento ufficiale a Palazzo Marini

- 1) Spektakuläre Beleuchtung und Feuerwerk in Luzern
- 2) Festveranstaltungen im Tessin, auf dem Domplatz in Mailand und offizieller Empfang im Palazzo Marini



Galleria L'immagine a Allassio

Manifesto di Gabriele Chiattono del 1900
La leggiadra figura allegorica cavalca la ruota alata
a simboleggiare la velocità

Plakat von Gabriele Chiattono aus dem Jahre 1900
Die anmutige allegorische Figur auf geflügeltem Rad
symbolisiert die Geschwindigkeit

La stazione internazionale
di Chiasso
ai tempi della Belle époque

Der internationale Bahnhof
Chiasso
zur Zeit der Belle Epoque



- 1) Il «Perron 1» con la caratteristica cancellata della Dogana italiana
- 2) Il fascino romantico tipico dei Buffet della stazione dell'epoca

- 1) Das «Perron 1» mit der charakteristischen italienische Zollschranke
- 2) Der typische romantische Charme der damaligen Bahnhofbuffets

La stazione di Göschenen
ai tempi della Belle époque

Der Bahnhof Göschenen
zur Zeit der Belle Époque



1) La stazione di Göschenen in un dipinto a olio
di Jost Muheim del 1890-91

2) Le carrozze in attesa dei turisti da portare
ad Andermatt (1905)

1) Der Bahnhof Göschenen in einem Ölgemälde
von Jost Muheim von 1890-91

2) Wartende Kutschen, welche die Touristen nach
Andermatt brachten (1905)

I manifesti della funicolare
del San Salvatore

Die Plakate
der Standseilbahn San Salvatore



Manifesto di Franco Barberis del 1932
Spiccano il San Salvatore irradiato dal sole
e il tracciato della funicolare

Plakat von Franco Barberis aus dem Jahre 1932
Im Mittelpunkt der von der Sonne bestrahlte San Salvatore
und die Linie der Standseilbahn

I manifesti della ferrovia del Gottardo
e la funicolare del San Salvatore

Die Gotthardbahnplakate und die
Standseilbahn San Salvatore



Manifesto (anonimo) del 1932
Il San Salvatore, con la sua caratteristica forma, domina
quale elemento trainante per promuovere la città di Lugano

Plakat (anonym) aus dem Jahre 1932
Der San Salvatore mit seiner charakteristischen Form
dominiert das Bild und wirbt für die Stadt Lugano

La linea ferroviaria del Gottardo da Lucerna a Chiasso viene elettrificata negli anni 1920 - 1922



Una scelta voluta per ridurre i costi d'esercizio che oggi diremmo di razionalizzazione. Il personale nelle stazioni venne drasticamente ridotto e i servizi centralizzati.

Eine bewusste Massnahme zur Senkung der Betriebskosten, was heute als Rationalisierung bezeichnet würde. Das personal in den Bahnhöfen wurde drastisch reduziert und die Dienstleistungen zentralisiert.

*Die Gotthardbahnlinie von Luzern bis Chiasso
wird in den Jahren 1920-1922 elektrifiziert*



- 1) Manifesto dell'elettrificazione di Daniele Buzzi (1924)
- 2) Manifesto dell'elettrificazione di Otto Baumberger (1935)
Il San Salvatore spicca sullo sfondo del ponte diga
di Melide e del borgo di Bissone

- 1) Plakat der Elektrifizierung von Daniele Buzzi (1924)
- 2) Plakat der Elektrifizierung von Otto Baumberger (1935)
Hinter dem Seedamm von Melide und dem Dorf Bissone
erhebt sich der San Salvatore

Adolf Ogi
il Consigliere federale
promotore e sostenitore
di Alptransit

Adolf Ogi: der Bundesrat
Promoter und Unterstützer
von Alptransit

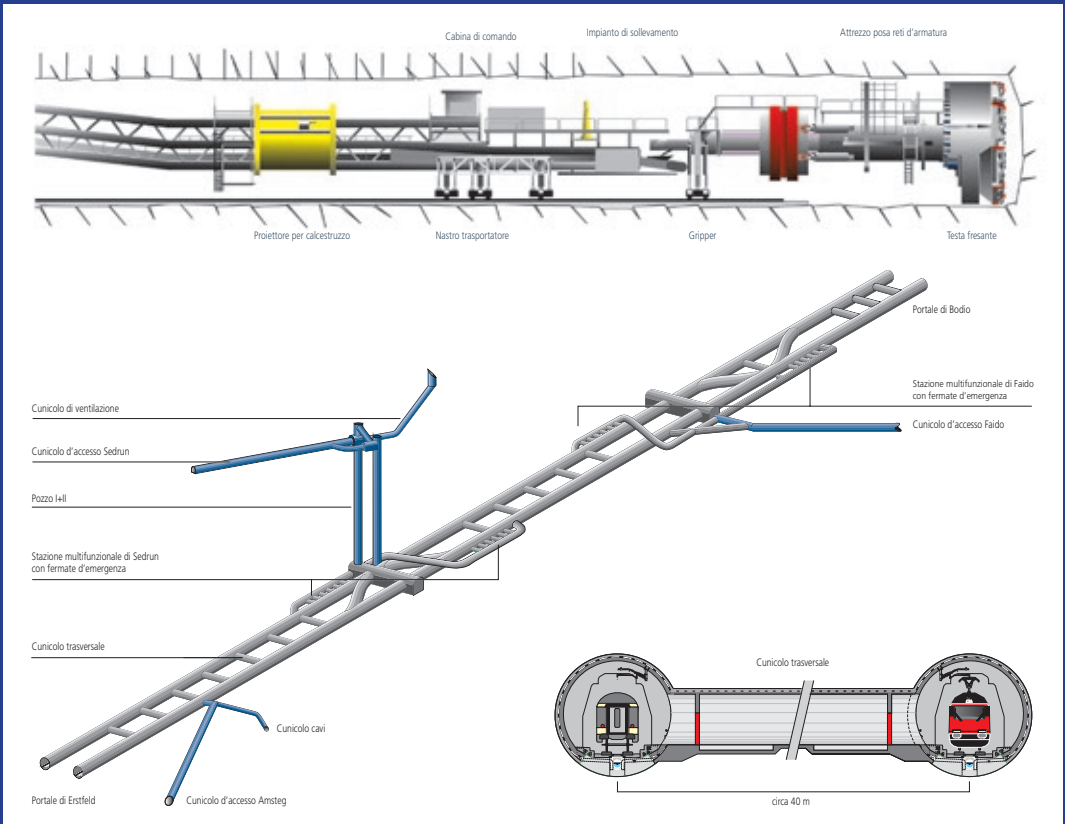


- 1) Senza la sua opera di persuasione del Parlamento svizzero, questa importante galleria ferroviaria, la più lunga al mondo (57 km), non sarebbe ancora stata realizzata
- 2) Caduta del diaframma Est a Sedrun (15 ottobre 2010)
- 3) Scavo tradizionale eseguito con perforatrici; le pareti sono già ricoperte con centine

- 1) Ohne seine Überzeugungsarbeit im Schweizer Parlament wäre dieser wichtige Eisenbahntunnel, der längste der Welt (57 km), noch nicht gebaut worden
- 2) Durchstich an der Oströhre in Sedrun (15. Oktober 2010)
- 3) Traditioneller Aushub mit Bohrmaschinen; die Wände sind bereits verschalt

La Galleria di base del San Gottardo riduce i tempi di percorrenza

Der Gotthard-Basistunnel reduziert die Reisezeiten



- 1) Il nuovo treno ad alta velocità Stadler-Giruno, di fabbricazione svizzera, all'uscita dal portale sud di Bodio della Galleria di base del Gottardo (2018)
- 2) Schemi di una delle 4 fresatrici rotanti e della Galleria di base con dettagli del sistema di ventilazione e dei cunicoli di fuga

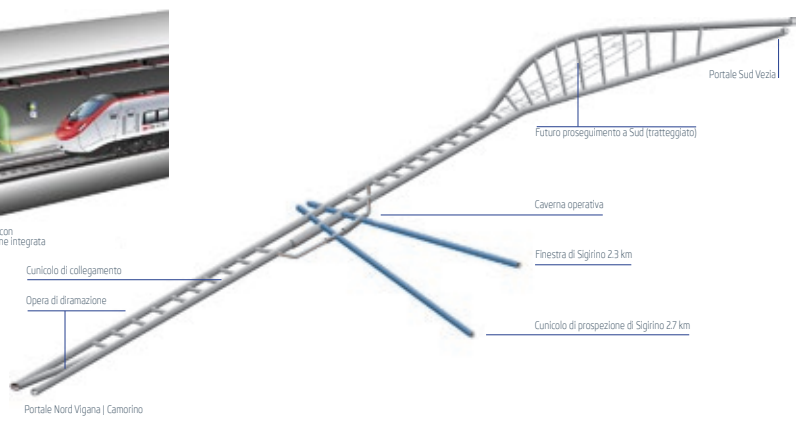
- 1) Der neue Schweizer Hochgeschwindigkeitszug Stadler-Giruno bei der Ausfahrt am Südportal in Bodio der Gotthard-Basistunnel (2018)
- 2) Schematische Darstellung einer der 4 rotierenden Fräsmaschinen des Basistunnels mit Details der Lüftung und der Fluchtstollen

La Galleria di base del Ceneri
una realtà metropolitana:
la «Città Ticino»

Der Ceneri-Basistunnel
eine metropolitane Wirklichkeit:
die «Stadt Tessin»



1
2



1) Il nuovo svincolo di Camorino al portale Nord della Galleria di base del Ceneri con la bretella per Locarno

1) Der neue Knoten von Camorino am Nordportal des Ceneri-Basistunnels mit der Direktverbindung nach Locarno

2) Schema della Galleria di base del Ceneri con dettaglio del futuro proseguimento verso sud

2) Schema des Ceneri-Basistunnels mit Details der vorgesehenen Fortsetzung nach Süden

La Galleria di base del Ceneri
con la bretella per Locarno

*Der Ceneri-Basistunnel
und die Verbindungsschleife
nach Locarno*



1) Lo svincolo per Locarno al portale nord della Galleria di base del ceneri
2) Lavori di impermeabilizzazione nella Galleria di base presso Sigrino

*1) Die Abzweigung nach Locarno am Nordportal des Ceneri Basistunnels
2) Abdichtungsarbeiten im Basistunnel bei Sigrino*

La storica «rotta panoramica»
del Gottardo è sempre
di grande attualità

Die historische Gotthard-
Bergstrecke ist nach wie vor
sehr aktuell



Foto: Dario Häusermann



- 1) Il nuovo treno *Traverso* dal confort superiore offre sulla «linea panoramica» collegamenti diretti da Basilea o Zurigo per Locarno, senza dover cambiare treno a Erstfeld
- 2) La Biaschina con i suoi imponenti ponti e gallerie elicoidali: un affascinante esempio dell'ingegno umano

- 1) Der neue *Traverso*-Komfortzug bietet auf «der Panoramastrecke» direkte Verbindungen von Basel oder Zürich und Locarno ohne Umsteigen in Erstfeld
- 2) Die Biaschina mit ihren imposanten Brücken und Kehrtunnels: ein faszinierendes Beispiel des menschlichen Erfindergeists

Il futuro ci aspetta
con grandi
innovazioni tecnologiche

Die Zukunft wird uns
mit grossen technologischen
Neuerungen überraschen



1) «SwissMetro-NG», l'innovativo sistema di trasporto intermetropolitano ad alta velocità e a lievitazione magnetica del futuro

2) «Cargo Sous Terrain», una specie di posta pneumatica sotterranea per il trasporto automatizzato di «pallet» e contenitori EUR

1) «SwissMetro-NG», das innovative High-Speed Intercity-Transportsystem der Zukunft mit magnetischer Levitation

2) «Cargo Sous Terrain», eine Art unterirdischer Güterverkehr für den automatisierten Transport von Paletten und EUR-Behältern

Dalla Galleria del San Gottardo 1882
alla Galleria di base del Ceneri 2020

Vom Gotthardtunnel 1882
bis zum Ceneri-Basistunnel 2020



Foto: De la Husermann

AlpTransit non è solo una prodezza di precisione e ingegneria ma è anche un «capolavoro della democrazia diretta». A due riprese, nel 1992 e nel 1998, il popolo svizzero ha infatti dato il via libera a questo progetto da 12 miliardi di franchi. È un simbolo dell'apertura svizzera sul mondo.

Es sei nicht nur ein Meisterwerk der Präzision und der Technik, sondern auch ein «Meisterwerk der direkten Demokratie». Zweimal, 1992 und 1998, hat das Schweizer Volk nämlich grünes Licht für dieses Projekt mit 12 Milliarden Franken gegeben. Es ist ein Symbol unserer Offenheit gegenüber der Welt.

Partner principali «Ceneri 2020»



Partner di destinazione «Ceneri 2020»



Supporter «Ceneri 2020»



Promotori «Ceneri 2020»

