

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 60 (1987)

Heft: 9: San Gottardo

Artikel: Strassenverbindung Gotthard = Liaison routière du Gothard = Collegamento stradale via Gottardo = Gotthard road connections

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773749>

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.](#)

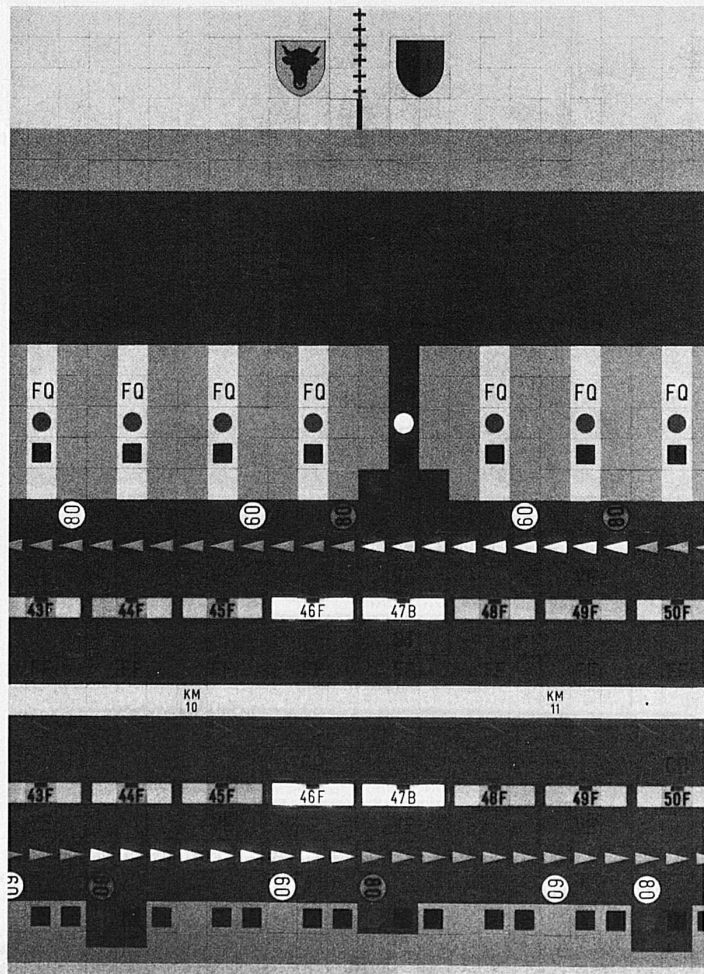
Download PDF: 09.03.2025

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



17

19



Strassenverbindung Gotthard Liaison routière du Gothard Collegamento stradale via Gottardo Gotthard Road Connections

In Airolo und Göschenen befinden sich zwei fast identische Verkehrs- und Betriebsüberwachungszentralen. Mit einer Reihe von Bildschirmen und weiteren Kontrollinstrumenten beobachtet und leitet die Polizei in Göschenen (17) den Verkehrsfluss von Amsteg bis zum Nordportal des 16,322 km langen Gotthard-Strassentunnels (20) sowie alle zwei Wochen im Tunnel. Die Polizei in Airolo betreut die Strecke Varenzo-Airolo und mit der Zentrale Göschenen abwechselnd den Tunnelabschnitt. Eine Einsatzgruppe steht jederzeit in beiden Zentralen bereit. Im Tunnel selbst wird lediglich sporadisch überwacht (18) oder bei aussergewöhnlichen Situationen eingegriffen (Bild 19 zeigt auf der Anzeigetafel einen Unfall mit entsprechender ferngesteuerter Signalisation in der Tunnelmitte).

Die Betriebsfachleute sind für Kontrolle und Unterhalt der technischen Anlagen verantwortlich. Im Tunnel ist ebenfalls abwechselnd je zwei Wochen die Zentrale Airolo beziehungsweise Göschenen im Einsatz. Das Überwachen und Steuern von Luftqualität und Stromversorgung in der Tunnelröhre sind dabei Hauptaufgaben



18

A Airolo et à Göschenen se trouvent deux postes presque identiques de contrôle du trafic et de la circulation. A l'aide d'une série de téléviseurs et d'autres instruments de contrôle, la police observe et dirige à Göschenen (17) le flux de la circulation entre Amsteg et le portail nord du tunnel routier du Gotthard (20) long de 16,322 km, et alternativement toutes les deux semaines à l'intérieur du tunnel. Leurs collègues à Airolo surveillent le tronçon Varenzo-Airolo et, suivant le service, le tronçon du tunnel. Une équipe de secours de la police est en faction dans les deux centrales. A l'intérieur du tunnel, la surveillance est seulement intermittente (18); on n'intervient que dans les cas exceptionnels (le cliché 19 montre, à l'aide de la signalisation télécommandée, un accident survenu au centre du tunnel). D'autres spécialistes sont responsables du contrôle et de l'entretien des installations techniques. A l'intérieur du tunnel, les centrales d'Airolo et de Göschenen assument alternativement le contrôle qui comprend, parmi les principales fonctions, la surveillance et le réglage de la qualité de l'air ainsi que de l'approvisionnement en courant

Ad Airolo e a Göschenen sorgono due centrali di comando e di manutenzione dell'autostrada pressoché identici. Mediante un circuito televisivo ed altri strumenti di controllo, a Göschenen (17) la polizia sorveglia e guida il flusso dei veicoli da Amsteg fino al portale nord della galleria autostradale del Gotthard (20) lunga 16,322 km. I loro colleghi di Airolo si occupano del tratto Varenzo-Airolo. Le due centrali si alternano ogni due settimane nella sorveglianza all'interno della galleria. In ambedue le centrali, una squadra mobile della polizia è pronta ad intervenire giorno e notte. La presenza all'interno della galleria (18) è sporadica e gli interventi avvengono solo in situazioni eccezionali (nell'immagine 19, un incidente a metà della galleria è segnalato mediante telecomando).

Il controllo e la manutenzione degli impianti tecnici è affidata a specialisti. Il loro compito principale consiste nel sorvegliare e regolare la qualità dell'aria, nonché l'erogazione di corrente all'interno del tunnel

There are two almost identical traffic control stations in Airolo and Göschenen. The police in Göschenen (17) monitor and direct traffic from Amsteg to the north portal of the 16.322-kilometre Gotthard road tunnel (20) with the aid of several television screens and other control instruments, and are also responsible for traffic in the tunnel for two weeks at a time. Their colleagues in Airolo look after the sector Varenzo-Airolo and share the tunnel service. Emergency teams are always ready at both stations to take action in case of need. In the tunnel itself (18) supervision is discontinuous, and special measures are taken only in exceptional circumstances (Fig. 19 shows a remote-control signal of an accident at the middle of the tunnel).

A specially trained staff is responsible for supervising and maintaining the technical equipment. Among the principal tasks of the Göschenen and Airolo control stations during their alternating two-week spells of tunnel service are the monitoring and adjustment of air quality and maintenance of the electricity supply in the tunnel



20



21

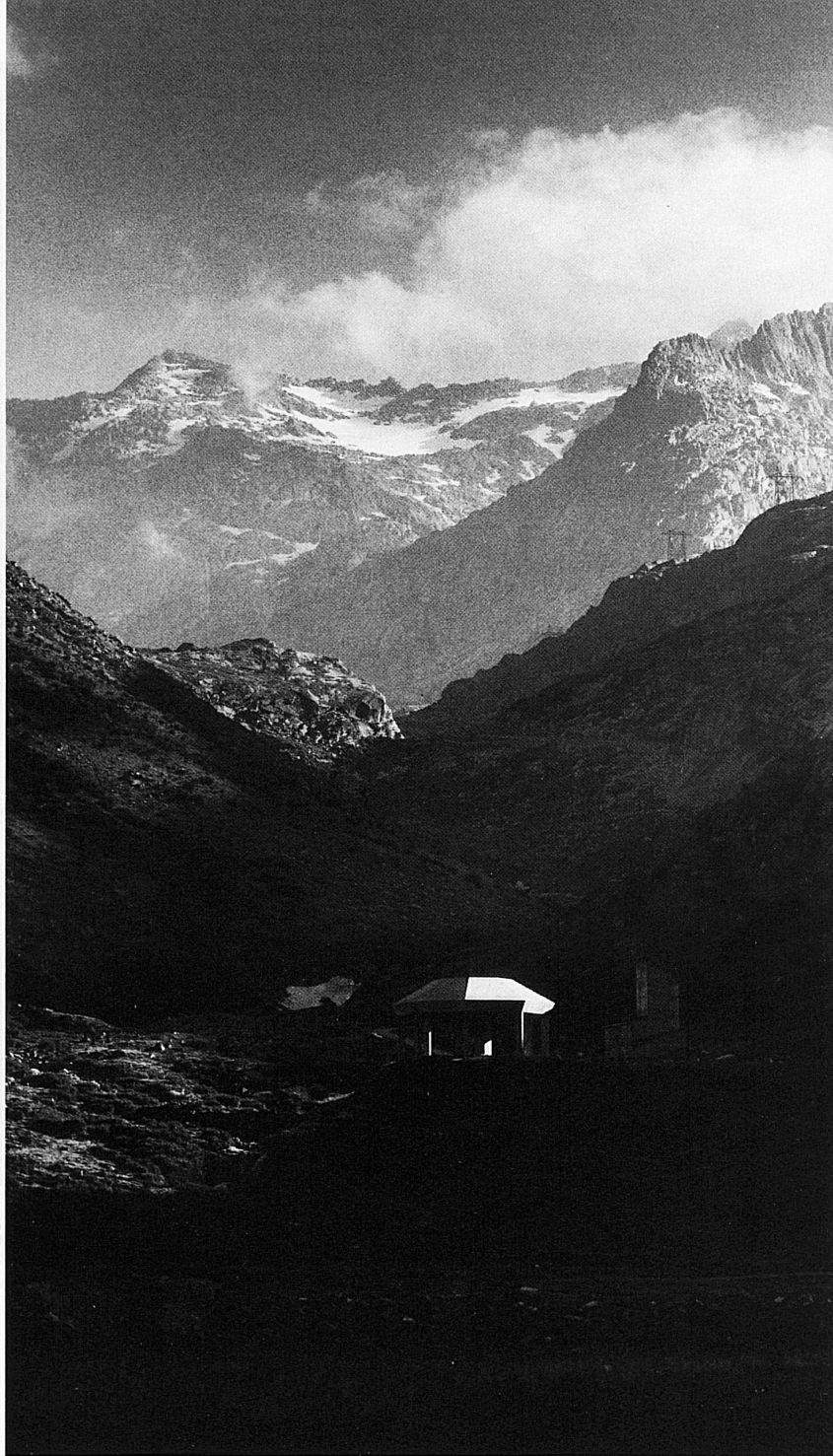
21 Zwischen Hospental und dem Gotthard-Hospiz wird der alte Saumpfad über grössere Strecken als Wanderweg genutzt. Beim Anstieg zum Mätteli und südlich davon ist der Weg aus Steinplatten besonders gut erhalten. Derartige Strecken bieten dem Wanderer einen Einblick in die Strassenbautechnik der Säumerzeit. Obgleich am St. Gotthard ein Transitverkehr bereits in prähistorischer und römischer Zeit vermutet wird, erlangte der Pass sicher erst zu Beginn des 13. Jahrhunderts eine überlokale handels- und verkehrspolitische Bedeutung. Der mittelalterliche Saumpfad wurde in leicht veränderter Form bis ins 19. Jahrhundert benutzt

21 Entre Hospental et l'hospice du Gothard, l'ancien sentier muletier sert de chemin pédestre sur de longs trajets. Dans la montée vers Mätteli ainsi qu'au sud, il est pavé et particulièrement bien conservé. Quoiqu'une circulation de transit ait sans doute existé au Gothard déjà aux temps préhistoriques et à la période romaine, le col n'acquies une importance suprarégionale dans le domaine de la circulation et du commerce qu'au début du XIII^e siècle. Le sentier muletier du Moyen Age a été utilisé, sous une forme légèrement modifiée, jusqu'au XIX^e siècle

14

21 Fra Hospental e l'ospizio del San Gottardo, il sentiero escursionistico segue per lunghi tratti l'antica strada mulattiera. Salendo verso Mätteli, come pure più a sud di questa località, il lastricato della strada è particolarmente ben conservato. Possiamo ritenere che già in età preistorica e poi durante l'epoca romana le genti siano transitate dal San Gottardo; è però solo dall'inizio del secolo XIII che le correnti di traffico hanno assunto importanza commerciale oltre la sfera locale. La strada mulattiera medievale venne impiegata fino al secolo XIX, senza che venissero apportati cambiamenti sostanziali

21 Between Hospental and the Gotthard hospice long stretches of the old bridle-path are still used by hikers. On the rise to the Mätteli and to the south of it the path consists of stone slabs and is particularly well preserved. Although the Gotthard Pass was no doubt in use in prehistoric and Roman times, it assumed more than local importance as a trade route and a line of communication only in the early 13th century. From then on the medieval bridle-path was used with only small changes up into the 19th century until the "commercial road" was built



22

22 Blick vom Blumenhüttenboden gegen den Gotthardpass. Der heutige Strassentunnel rund 500 m tiefer unten ist – anders als der Bahntunnel – nicht schnurgerade. Er folgt der geringsten Felsüberdeckung, also der alten Passroute. Die Abluft wird in Abständen von 16 m aus dem Tunnelraum abgesaugt und über vier Vertikalschächte ins Freie geblasen (unser Bild)

22 Vue depuis Blumenhüttenboden vers le col du Gothard. Contrairement au tunnel ferroviaire, le tunnel routier situé cinq cents mètres plus bas n'est pas rectiligne. Il épouse le contour de la surface rocheuse, donc de l'ancienne route du col. L'air vicié du tunnel est évacué vers l'extérieur au moyen de quatre conduits verticaux (notre illustr.)

22 Veduta da Blumenhüttenboden verso il passo del San Gottardo. La galleria autostradale, circa 500 m più in basso nella montagna, non ha un tracciato retto come quella della galleria ferroviaria. Essa segue la vecchia strada del passo, dove lo spessore della roccia è minore. L'aria satura viene aspirata ad intervalli di 16 m e convogliata all'esterno (nella foto) attraverso quattro pozzi verticali

22 A view from Blumenhüttenboden towards the Gotthard Pass. The modern road tunnel, lying about 500 metres lower, is not dead straight like the railway tunnel. It follows the line of least rock cover. The used air is extracted from the tunnel space and expelled to the atmosphere through four vertical shafts (see picture)