

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 2

Artikel: Nel cinquantenario del traforo del Gottardo
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780472>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

NEL CINQUANTENARIO DEL TRAFORO DEL GOTTARDO

Si era alla fine di febbraio del 1880. Non esistevano agenzie telegrafiche che da un istante all'altro diffondono in tutto il mondo la notizia di casi ed avvenimenti importanti e sensazionali, o creduti tali. I giornali si accontentavano di pubblicare in corsivo od in grassetto i laconici telegrammi dei loro speciali informatori sui fatti di capitale importanza in patria ed all'estero. Abbonati e lettori aspettavano pazientemente la narrazione dello svolgersi dei grandi eventi. Li seguivano con vivo interesse e con costanza: l'impressione che ne provavano era profonda e durevole ...

Persino gli ultimi sforzi per realizzare il traforo del Gottardo entravano nella comune cronaca quotidiana. Come ne sarebbe altrimenti oggi giorno! Eppure quelle notizie di cronaca impressionano per la loro semplicità ed il loro realismo. In un giornale ticinese del 21/22 febbraio 1880, fra una nota e l'altra di «Rivista Interna», si legge: «Il progresso ai lavori del tunnel del Gottardo nella passata settimana fu di metri 28,60 dalla parte di Göschenen e di metri 24,10 dalla parte di Airolo; in complesso metri 52,70, ossia metri 7,35 in media al giorno. Restavano ancora a forarsi metri 100,60 della galleria di direzione.

Il traforo prosegue in condizioni penosissime: la ventilazione non si opera che in modo imperfetto: la temperatura al fronte di taglio è da 28° a 30° centigradi: più indietro, dove v'ha accumulazione di operai, di 35° centigradi. Molti cavalli periscono a causa di questa eccessiva temperatura. Si fanno i più grandi sforzi per abbattere la sezione di roccia che separa le due gallerie di direzione: la corrente d'aria che verrà ad esservi stabilita faciliterà di molto la ventilazione. Per le mine si fa uso della gelatina Nobel, detta anche gomma esplosiva, i di cui effetti sono più considerevoli di quelli della dinamite ...»

Cinque giorni dopo: «I due imbocchi nella galleria del Gottardo non distano ormai che 51 metri. Da due giorni l'avanzata procede colla massima celerità, di modo che l'incontro — qualora non avvengano interruzioni — deve succedere il 1° marzo.»

Ed un dispaccio da Airolo del 27 febbraio: «Ieri furono scavati metri 4,10 dalla parte di Airolo e metri 4,30 dalla parte di Göschenen. Rimangono a scavarsi metri 22,60.»

Il 28 febbraio, alle ore 9, l'ingegnere Zollinger telegrafava alla Direzione della ferrovia del Gottardo a Lucerna: «Il primo trapano ha or ora passato il diaframma: siamo congiunti con Airolo. Göschenen in giubilo.»

Ed alle 11.10 dello stesso giorno il presidente della Confederazione, Welti, telegrafava a Lucerna: «Favorite annunciare a tutti i cantoni il traforo della galleria.»

Un telegramma d'Airolo del 29, ore 8.40, annunciava «Sonda d'Airolo traversato diaframma ieri sera 7 ore. Stamattina alle 8 partono ultime mine. Treno amici di

Göschenen sortirà alle 11. Incontro esattamente nel mezzo.»

Il Governo ticinese telegrafava il 1° marzo alla Società del Gottardo:

«Congratulazioni, plauso, gloria, faustissimi auguri pel traforo della grande galleria.»

E l'assemblea di Lugano:

«Assemblea comunale di Lugano adunata in seduta ordinaria manda felicitazioni per odierno avvenimento. Il Gottardo è perforato: 3 popoli nella Svizzera si danno la mano. Lode a voi che avete condotto la grande impresa.»

Fremito di gioia ed esplosione di entusiasmo in tutta la Svizzera. Esultazione generale nel Ticino: città e villaggi imbandierati.

Allorchè l'ultimo diaframma fu squarcato quasi di sorpresa (si calcolava fosse ancora di 8 metri) fu un giubilo generale: «dall'estremo della galleria, quasi d'eco in eco, corse in un attimo il grido: a le forà, a le forà!» — Appena il telegrafo, stabilito oltre i 5 mila metri, potè dare pochi minuti prima l'annuncio solenne.»

L'annuncio, atteso con ansia indescribibile, giunse ad Airolo pochi minuti prima di mezzodi del 29 febbraio: «Gottardo traforato: forte corrente d'aria.» Fu un attimo: la bandiera federale venne issata sull'alto centro della trincea, proprio dal tetto dell'aspiratore, la musica intonava l'inno elvetico, rispondevano i carabinieri con salve di pelettoni, più lontano faceva eco lo scoppio dei mortaletti e ad Airolo le campane suonavano a festa ...

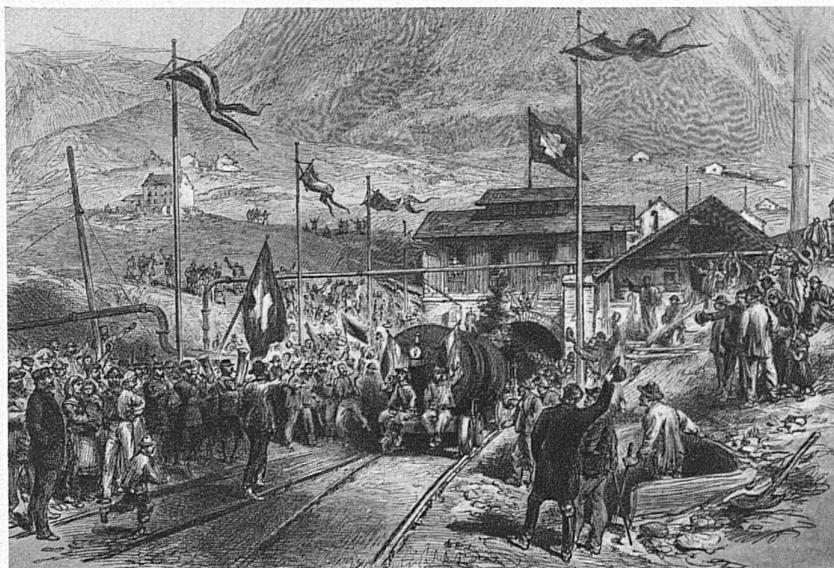
Il 2 marzo, alle ore 5^{1/2} pom., giunse da Göschenen ad Airolo il primo treno a rotaie continue, con 40 invitati, in 3 ore e mezza, arrivando un'ora prima della posta del Gottardo (il tempo, dice la «Gazzetta di Zurigo», era bellissimo) ...

* * *

Cinquant'anni! Molti per una persona, pochissimi per un'opera erculea che unisce più strettamente i popoli di uno stesso Stato, che mette in rapida comunicazione il sud col nord d'Europa, che distrugge effettivamente il baluardo delle Alpi. Pochi, sì, per un'opera chiamata a sfidare i secoli, ad avvicinare ed affratellare i popoli; ma quali trasformazioni, quali perfezionamenti, quali progressi vanta in un sol mezzo secolo! È più che decuplicato il numero dei treni che oggi percorrono la galleria, più che centuplicato il numero dei viaggiatori ed il quantitativo delle merci. L'elettrificazione segnò l'inizio di uno periodo d'intensissimo sviluppo. Aumentata di molto la velocità di tutti i treni, resa dilettevole la traversata dalla mancanza di fumo e dalla lussuosità e perfezione delle carrozze. E quali nuovi progressi verranno registrati fra anche solo un decennio?

Giornate di giubilo al Gottardo 50 anni fa

Rechts: *Die Ankunft des ersten durchgehenden Zuges in Airolo am 29. Februar 1880* / A droite: *Arrivée à Airolo, le 29 février 1880, du premier train ayant passé le tunnel* / A destra: *L'arrivo ad Airolo, il 29 febbraio 1880, del primo treno attraverso la galleria*



Unten: *Ein Gotthard-express von heute* / Au-dessous: *Aujourd'hui: Un express de la ligne du St-Gothard* / Sotto: *Odierno espresso del Gottardo*



Links: *3700 Arbeiter erhielten nach dem Durchschlag diese Erinnerungsmedaille* / A gauche: *Médaille commémorative distribuée, après le percement, à 3700 ouvriers* / A sinistra: *Medaglia commemorativa del tracollo del Gottardo, distribuita a 3700 operai*

