

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

Artikel: La costruzione della galleria
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780331>

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: 17.01.2026

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



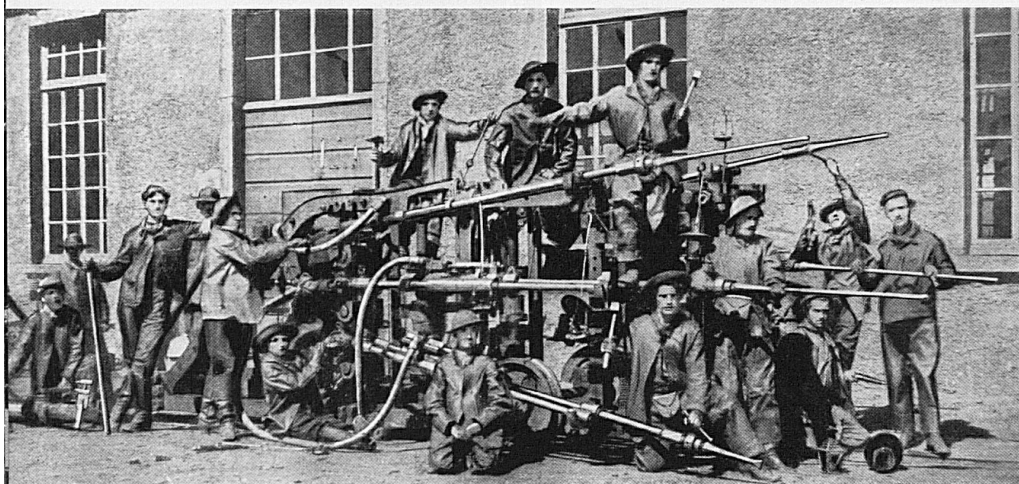
Tunneldurchstich am Gotthard

Jahrlang im feuchten, im finsternen
Stollen
Hämmern und Bohren und Pickel-
schlag;
Berstender Minen grundschütter-
des Grollen –
Menschliche Arbeit, tief, tief unter
Tag!

Doch in den Herzen lebt köstlich
ein Wissen:
Auch von der anderen Seite her
Wird in den Bergleib der Werkgang
gerissen –
Brüder, sie nähern allstündlich sich
mehr.

Endlich das lange erwartete
Zeichen!
Was sie noch trennte, fällt polternd
und dumpf:
Helden der Arbeit die Hände sich
reichen!
Helden der Arbeit, sie feiern
Triumph!

Heinrich Anacker



Durante la costru-

Un sentimento di stupore e di
ammirazione desta in noi, abituati
ai più perfezionati sistemi mec-
canici, il pensiero che con mezzi
assai semplici gli artefici della linea
del San Gottardo riuscirono a por-

La costruzione della galleria

I lavori preliminari per il traforo della grande galleria vennero iniziati in giugno, ed il 10 ottobre 1872 le macchine attaccavano la roccia. Lenta e faticosa proseguiva la perforazione a mano. Ma a Göschenen vi era acqua sufficiente con forte cascata. Perchè non utilizzarla? E subito venne costruito un impianto per forza motrice con una serie di 4 turbine producenti una forza complessiva di 800 cavalli vapore. 12 pompe comprimevano l'aria a 7 atmosfere per la perforazione meccanica. 4 diversi generi di perforatrici erano in azione. Davanti al fronte d'attacco, l'affusto con montate le perforatrici; di dietro, un carro con un serbatoio d'acqua, in seguito i veicoli caricati di perforatrici di riserva, trivelle, barre, attrezzi ed utensili. L'apparecchio di perforazione veniva servito da 10 a 15 operai; si praticavano contemporaneamente 22 fori da mina di 1.10 m di profondità, caricati di dinamite e fatti esplodere; i detriti asportati su vagoncini trainati da locomotiva ad aria compressa: poi le perforatrici riprendevano. Dal lato di Airola la roccia fu dapprima di facile perforazione e rese necessaria un'armatura con legname. Dall'interno della montagna scaturirono forti sorgenti che

Auf dem Friedhof von Göschenen

Barhaupt tritt näher! Hier sind
sie begraben,
Die für das Werk, das drei Völker
vereint,
Werkend im Stollen geopfert sich
haben,
Bitter von Müttern und Kindern
beweint.

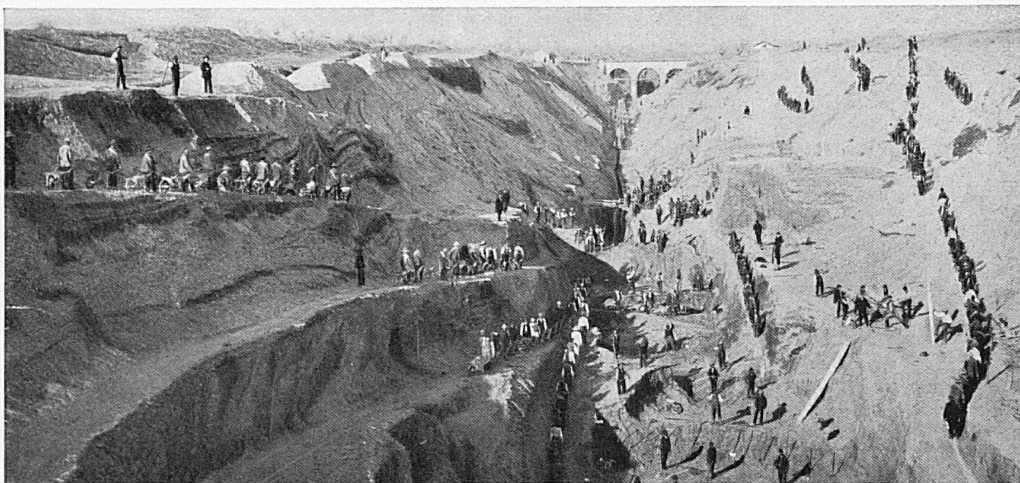
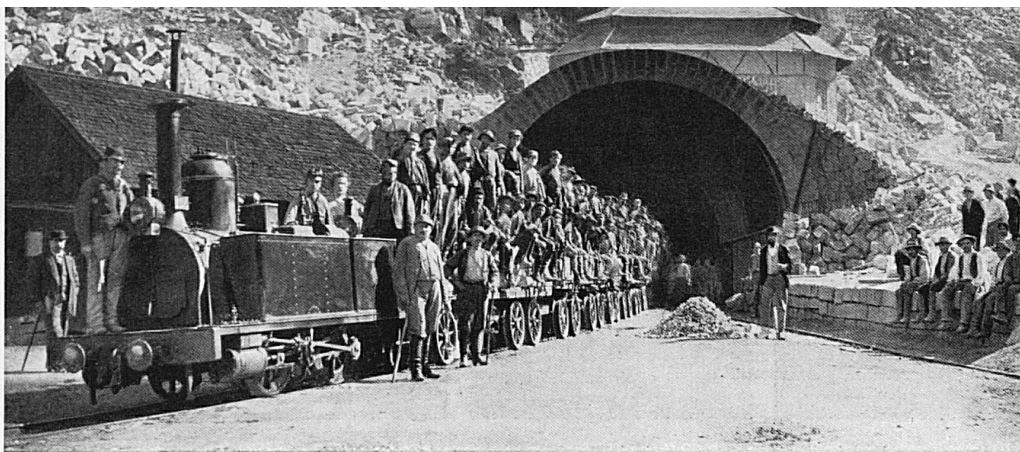
Manchen hat Steinschlag im
Tunnel getötet,
Mancher hat – weichend dem Zorn
der Natur –
Sterbend die Schienen mit Herz-
blut gerötet,
Eh' sie der donnernde Dampfzug
befuhr.

Der du enteilst nach den locken-
den Zielen,
Dankbar entblöße in Ehrfurcht
dein Haupt,
Denke der Opfer, die heldenhaft
fielen,
Weil sie dem Siegruf der Arbeit
geglaubt!

Heinrich Anacker

zione della linea

tare a felice compimento un'opera
di tanta mole, alla quale la Sviz-
zera, l'Italia e la Germania ver-
sarono ingenti sovvenzioni (Sviz-
zera 28 milioni di franchi, Italia
55 milioni, Germania 30 milioni).



resero difficilissimo il lavoro. Secondo il contratto, la montagna doveva essere forata in 8 anni: 14 920 metri, passo per passo. Si lavorò giorno e notte, estate ed inverno. Fantastico tramenio nella montagna. Operai con lumi in basso ed in alto, vicino e lontano. Gli uni presso all'assordante apparecchio perforatore, altri ispezionano accuratamente la roccia sconquassata, altri ancora rinforzano lo scavo con impalcature. Si producono infortuni mortali... Una veemente imprecazione contro la montagna, contro il fato; una sommessa, sentita, commossa prece per l'anima del compagno vittima; e l'opera instancabile ricomincia... Durante 3000 giorni la Reuss ed il Ticino cooperarono giornalmente con 2500 cavalli vapore, in tutto con 7½ milioni H. P. 2511 operai in media, 3500 in maggio 1881, affaticarono per l'impresa. Negli anni 1878 e 1879 vennero impiegate giorno per giorno nella galleria 73 bestie da tiro; ai trasporti si provvide entro la galleria con 4 locomotive ad aria compressa, fuori con 4 locomotive a vapore. Il consumo totale di dinamite oltrepassò 1 200 000 kg. 177 operai perirono nella costruzione: incalcolabile la perdita di salute dovuta ai gas velenosi sprigionatisi dallo sparo della dinamite.