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

Artikel: Le percement du tunnel du Gothard
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780464

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: 17.07.2025

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

LE PERCEMENT DU TUNNEL DU GOTHARD

Une date historique: le 28 février 1880

On approchait du but. On creusait six mètres par jour. Il y avait des années que les hommes s'étaient attaqués au colosse. Tels des chirurgiens, ils avaient ouvert le flanc du Gothard et lui fouillaient les entrailles avec des perforatrices. La montagne souffrait surtout dans son orgueil et se vengeait en faisant mourir les ouvriers en grand nombre, puis, voulant frapper un coup décisif, terrassa l'audacieux conquérant Louis Favre. Mais les hommes ne lâchèrent pas pied devant les derniers soubresauts du géant. Avec une obstination de rongeurs, ils creusèrent leurs galeries toujours plus profondément. Le monde entier suivait passionnément les péripéties de ce long drame. L'empereur d'Allemagne en parlait à table avec ses familiers, et des ingénieurs français consacraient de savantes études à l'épreuve technique qui se déroulait au Gothard. Le vulgaire s'émerveillait des prouesses des ouvriers qui, au fond des galeries, suants, noirs, tragiques, sublimes, travaillaient par 32 degrés de chaleur, parfois entièrement nus, n'ayant gardé que leurs chaussures. On approchait du but, on creusait six mètres par jour. Soudain, un certain soir, on crut entendre un faible bruit. On fait silence, on tend l'oreille, il n'y a pas de doute, les coups sourds viennent de l'autre côté de la paroi. On suppute l'épaisseur du rocher. Il reste trois mètres à creuser. Alors, tremblant d'émotion, le cœur battant d'espoir, on s'apprête au dernier assaut. La perforatrice lance sa sonde comme une épée dans la poitrine d'un mourant: Un violent courant d'air cingle le visage, annonçant d'un coup que le Gothard a expiré, que l'oeuvre humaine vit, et que le tunnel est percé. Quel triomphe! Mais gloire avant tout au génie créateur: puisque Louis Favre, foudroyé quelques mois plus tôt en plein tunnel par une attaque d'apoplexie, ne peut pas passer le premier l'étroite brèche ouverte, au moins que ce soit sa photographie! Et c'est elle que l'ingénieur du côté sud transmet à celui du côté nord avec une symbolique poignée de main. C'était le samedi 28 février 1880 à 9 h. du soir. Le lendemain dimanche, à 11 h. 10 du matin, une dernière explosion élargissait la brèche. Comme c'était l'équipe sud qui, la veille au soir, avait donné le coup de sonde vainqueur, elle eut l'honneur de passer la première dans la galerie nord. La rencontre des ouvriers donna lieu à une scène indescriptible. Ils se jetèrent dans les bras les uns des autres, car quoique inconnus, ils étaient frères et se cherchaient depuis si longtemps dans le sein obscur de la terre. Beaucoup pleuraient. La lueur fumante des lampes et des torches donnait à cette multitude de visages crispés par l'émotion un aspect fantastique. Les «evviva» italiens répondaient aux «hourras» suisses. La nouvelle aussitôt roula le long des pentes du Gothard: au Tessin, le canon gronda de fierté, tandis que les cloches chantaient dans le reste de la Suisse. Au Palais fédéral, le président Welti télégraphiait à la compagnie du Gothard d'avertir tous les cantons confédérés. Les télégraphistes surchargés de Lucerne faisaient connaître à leur administration qu'ils étaient exténués et qu'ils avaient soif. Ils reçurent en réponse une dépêche cordiale disant: nous vous autorisons à vous réconforter à nos frais de bière, de pain et de fromage. Il n'y avait plus ni nationalité, ni rang, ni fonction, ni administrateur, ni administré. Les rapports habituels de respect, de dignité, de froideur étaient fondus dans le même enthousiasme et la même familiarité de ces hommes qui venaient de remporter ensemble sur la nature une prodigieuse victoire. Puis vinrent les télégrammes de l'empereur d'Allemagne, du roi d'Italie, de Bismarck, des Etats confédérés, des groupements nationaux et des particuliers. Quelques heures plus tard, une locomotive remorquait de Göschenen à Airolo le premier train spécial. Ce fut un moment pathétique que celui où, sur des rails fraîchement posés, le premier convoi franchit la porte sacrée du Gothard. Le trajet fut couvert en trois heures et demie alors que la diligence postale, se hâtant lentement au sommet du col, parvenait à destination avec une heure de retard sur le train, qui savourait ainsi une première victoire. A la cérémonie d'inauguration qui eut lieu immédiatement après, et qui fut sur la montagne une vraie fête nationale et patriotique, on distribua aux ouvriers 3700 médailles commémoratives. Les éléments italiens — il faut le rappeller ici — par leur entrain, leur inaltérable bonne humeur, leur faculté extraordinaire d'adaptation et leur endurance, firent l'admiration de tous les ingénieurs et eurent la plus grande part au succès de l'entreprise.

La journée du 28 février 1880, au même titre que d'autres jours historiques, mérite de figurer parmi les dates illustres de batailles et de victoires. Car l'homme y vainquit la nature. Le Gothard qui voulait être un mur et une séparation devint une route et un lien. C'est bien le même génie humain qui, au cours des siècles, domestiqua les bêtes sauvages, lança les bateaux sur les océans, les locomotives sur les rails, les automobiles sur les routes et les avions dans les airs. La nature méchante et rebelle a été livrée à l'homme pour que, par son intelligence et sa volonté, il la travaille, la transforme et la rende bonne, belle et féconde, afin que lui-même y puisse vivre plus heureux et plus prospère. Cela est l'oeuvre de la civilisation. Or on peut considérer le percement du tunnel du Gothard comme une œuvre éminente de la civilisation.

Les ingénieurs autant que les hommes politiques ou les hommes d'affaires eurent lieu de se féliciter du succès de l'ouvrage d'art qu'ils venaient de mener à chef. Leurs calculs se révélèrent si exacts qu'à la rencontre des deux galeries, il n'y avait en hauteur comme en largeur que quelques centimètres d'écart. Au point de vue politique et national, le tunnel du Gothard devenait entre la Suisse et le Tessin l'organe vital et nourricier qui dans le sein maternel unit la mère et l'enfant. Le précieux territoire arrosé du sang des Waldstätten était virtuellement réuni à la patrie. Toutes les parties du pays se réjouirent: La Suisse romande parce qu'elle avait donné en Louis Favre de Genève le génie constructeur du tunnel du Gothard, la Suisse allemande parce que le tunnel débouchait chez elle; même les Grisons, qui avaient espéré longtemps qu'on préférerait au Gothard un tunnel situé sur leur territoire et qui virent leur rêve s'évanouir, surent noyer leur déception dans l'allégresse générale.

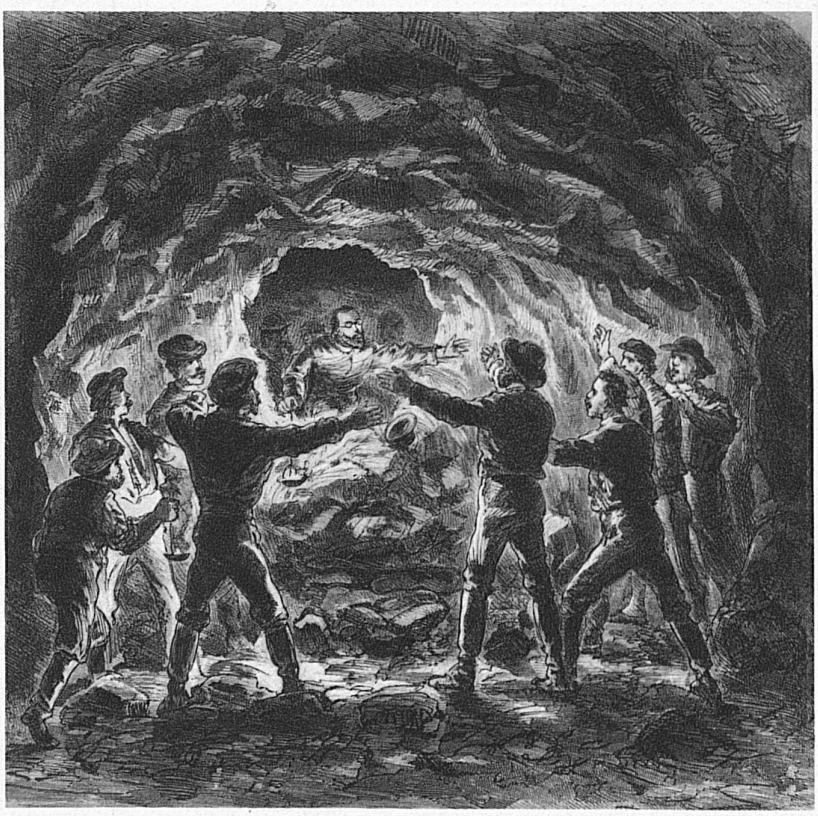
Dans le domaine international, le tunnel du Gothard faisait faire aux relations pacifiques et fructueuses entre les pays du nord et ceux du sud un pas de géant. L'avenir doit voir tous les peuples de la terre vivre dans l'harmonie. Tout ce qui favorise la compénétration des races, l'abaissement des frontières naturelles et ethniques, l'échange des idées et des choses, prépare cette ère définitive. A ce titre, le percement du tunnel du Gothard et la journée du 28 février 1880 sont une oeuvre et une date à inscrire dans les annales de l'humanité. *B.*

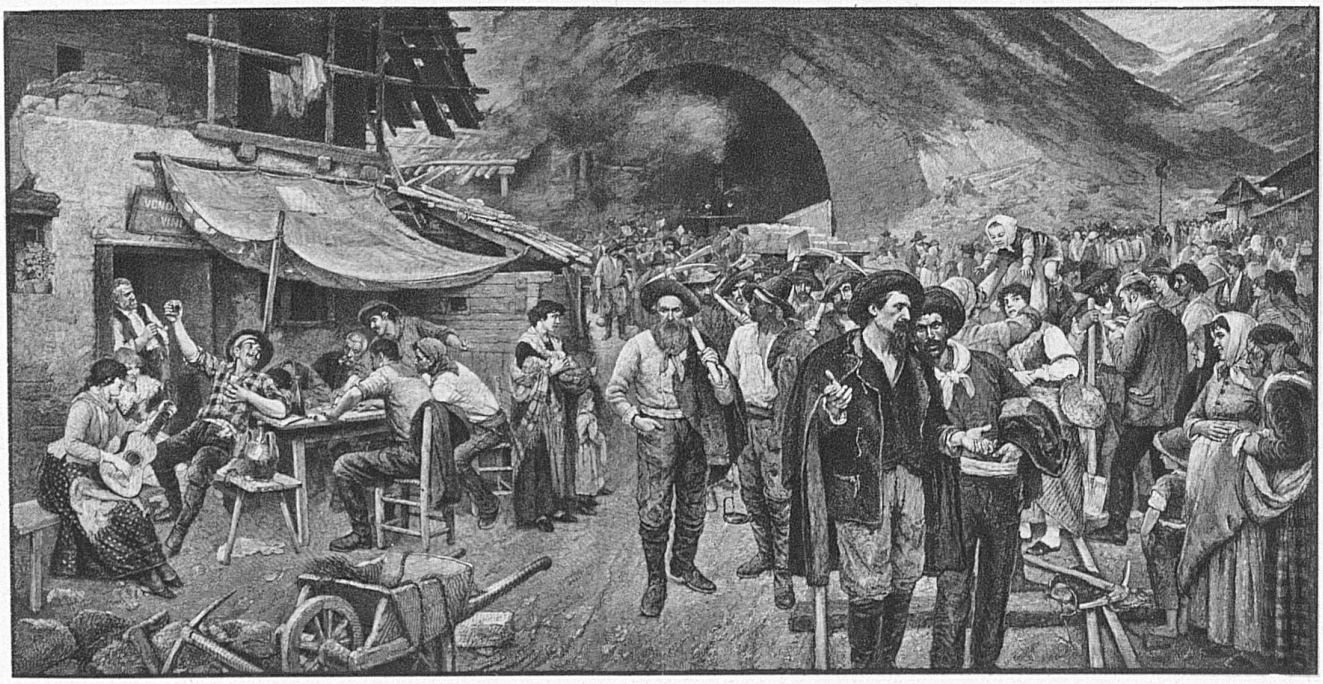
Vor 50 Jahren fiel die letzte Scheidewand im Gotthardtunnel

Voici 50 ans que s'opéra, sous un dernier coup de mine, la rencontre des deux galeries de direction du tunnel du St-Gothard

Qui est plus digne, de passer par le premier, que celui qui nous était patron ami et père.
Viva il Gottardo
28/II/80
Luigi F.

Dieses Bild des genialen Gottharderbauers Louis Favre reichten sich die Ingenieure durch die kleine Öffnung der letzten Sondebohrung / Par le dernier trou de sonde les ingénieurs se passèrent le portrait ci-dessus de Louis Favre, le génial constructeur du tunnel / Con solenne e mesta cerimonia, gl'ingegneri fecero passare per il foro di sonda quest' effigie del geniale costruttore della galleria, Luigi Favre



Unbeschreiblicher Jubel folgte den wegöffnenden Minenschlägen / L'écroulement du dernier obstacle soulève un enthousiasme indescriptible / „A le forà, a le forà" si grida dai due lati con giubilo indescrivibile

Unten: *Feierabend am Gotthard während des Tunnelbaues, nach dem Gemälde von Ph. Fleischer* / Au-dessous: *Fin d'une journée de dur labeur dans le tunnel en construction, d'après le tableau de Ph. Fleischer* / In basso: *Riposo serale all' imbocco della galleria durante la costruzione*