Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 17 (1947-1948)
Heft: 2

Artikel: Il centenario delle Ferrovie Federali
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-16787

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: 12.07.2025

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

Il centenario delle Ferrovie Federali

Discorso commemorativo del cons. fed. on. Celio

Il 7 agosto 1847 si inaugurava il primo tronco ferroviario svizzero. Zurigo-Baden, di 23 km. Era la celebrazione di un avvenimento che poi nei suoi sviluppi doveva mutare la fisionomia, rinnovare la vita e favorire le sorti della nostra patria. Fu la ferrovia a frangere le barriere naturali che separavano le differenti regioni, dando quella rete di comunicazioni che hanno avvicinato terra a terra, approfondito le relazioni spirituali, culturali ed economiche fra le nostre popolazioni e così avviato la grande ascesa comune: a legare la Svizzera agli altri paesi in iscambi diuturni e ognora più intensi, per più dare e per più avere, su ogni campo.

Il 7 agosto 1947 si è celebrato il primo centenario del grande avvenimento, a Zurigo, nel Palazzo dei Congressi, presenti delegati delle autorità federali e cantonali, delle ferrovie e personalità della vita politica. Là il cons. fed. on. Enrico Celio pronunciò il seguente discorso:

Signore e Signori,

Vorrei essere non solo uomo politico, ma poeta e storico per celebrare degnamente il centenario delle nostre ferrovie: poeta che canti le innumeri bellezze della terra elvetica, ma quelle rivelate e rese accessibili dalla strada ferrata; storico che narri le vicende salienti della nostra vita nazionale, ma quelle da essa facilitate e influenzate; uomo politico anche che documenti non essere stata pura casualità se il suo centenario quasi coincide con quello della costituzione svizzera.

1847—1848: due date sorelle! La ferrovia svizzera che anticipa di un anno appena la nuova carta della costituzione elvetica è l'istromento meccanico che crea la Svizzera moderna, così come la costituzione del 1948 ne è l'istromento politico. La prima segna l'inizio di un'era economicamente nuova, la seconda quella di un'era nuova, politicamente; ed ambedue hanno questo in comune: d'aver contribuito all'incremento interno generale della Svizzera e conferito ad essa un prestigio esterno, durevole, sicuro.

Due virtù rifulgono agli albori delle nostre ferrovie: il coraggio e l'audacia. E' il coraggio e l'audacia di coloro che trovarono le ostilità dei contemporanei: il coraggio e l'audacia di coloro che si lanciarono nelle rischiose imprese finanziarie dei primi tentativi: il coraggio e l'audacia di coloro che sormontarono difficoltà tecniche impreviste, comunque superiori a quelle incontrate altrove, a causa della topografia capricciosa e alle volte ciclopica della Svizzera.

Anime ben temprate necessitavano, or fan cento o cinquant'anni o meno ancora, per affrontare e risolvere il problema delle strade ferrate svizzere, chè essi ebbero, sì, il loro campo di gloria, ma pure le loro vittime umili ed illustri. Oh! perchè così raramente s'arrestano i turisti davanti al monumento di Vincenzo Vela posto ad Airolo a pochi passi dall'imbocco della galleria del San Gottardo? Ivi si legge:

« Nel cinquantesimo anniversario della grande umana vittoria che dischiuse fra genti e genti la via del San Gottardo, questa è la pietra ove l'arte segna e consacra l'oscura eroica fatica del lavoratore ignoto ».

E perchè la cara scolaresca svizzera entra sì raramente nel breve recinto del Cimitero d'Airolo per raccogliersi in un silenzio di ricordo e preghiera davanti a un altro monumento, che porta l'effige sotto una croce, di Luigi Favre? Luigi Favre che fu l'apporto umano più tragico e prezioso della terra romanda alle ferrovie della Svizzera senza dimenticare De Weck-Reynold, Ruchonnet e Stockalper.

Anime temprate, sì, necessitavano or fan cento, o cinquant'anni, o meno ancora! Penso ad Alfredo Escher che propugna appassionatamente l'iniziativa privata contro l'ardente consigliere federale Jakob Stampfli, che chiede la statizzazione immediata delle ferrovie. A Giuseppe Zemp e a Placido Weissenbach toccherà poi l'onere e l'onore di por fine a quel memorando duello.

Escher, Stampfli, Speiser, Welti e Zemp, questi gli uomini benemeriti che costituirono l'apporto decisivo della Svizzera tedesca al problema ferroviario svizzero. Ch'io citi ancora quale contributo della Svizzera italiana, Pasquale Lucchini e G. B. Pioda, consigliere federale ticinese prima, poi ministro di Svizzera a Torino ed a Roma. Grazie alla sua tenacia ed al suo talento diplomatico noi guadagnammo l'Italia — pur sempre amica — alla causa del tracciato del Gottardo. E come dimenticare il grigionese Richard La Nicca, precursore delle ferrovie delle Alpi?

E quanti altri meriterebbero d'esser chiamati alla ribalta dell'odierna commemorazione. E' di ieri l'inaugurazione di una lapide a Emilio Huber-Stockar: non sono passati che pochi anni dalla morte di Roberto Haab e di Antonio Schrafl: ad essi noi dobbiamo, in larga misura, l'impulso alla elettrificazione della nostra maggiore impresa ferroviaria. A questi grandi morti, ad altri che, per brevità di tempo, io sottacio, ai viventi che, con saggezza e diligenza dirigono le nostre ferrovie, alla massa imponente dei loro colloboratori, funzionari, impiegati ed operai, in nome del popolo svizzero e delle sue Autorità, io rivolgo un pensiero commosso di riconoscimento e di riconoscenza.

Dissi che la strada ferrata ha modificato, irrobustendola, la nostra vita economica. E infatti: in cent'anni Zurigo passò da 17 000 abitanti a 370 000, Baden da 2 700 a 11 000 — cito per prime queste due città quale giusta ricompensa al loro spirito d'iniziativa ferroviaria —, Basilea da 27 000 a 170 000, Ginevra da 31 000 a 135 000. La popolazione media delle nostre grandi città ha decuplato, mentre quella dell'intera Svizzera non s'è che raddoppiata. La Svizzera del 1850 contava 145 000 operai, oggi essi oltrepassano il mezzo milione. Il grande statista Stefano Franscini — primo dei quattro consiglieri federali ticinesi — annotava nel 1855 che «le vallate secondarie hanno una vita molto primitiva» e che gli «scambi si limitano allo stretto necessario». Penso oggi non solo alle città, ma anche a tutti i villaggi industriali un po' periferici della Svizzera e constato che là dove la ferrovia è penetrata è rigoglio di commerci e d'industrie, là dove essa è assente, è stagnazione.

E come potrei io negligere i primi e costanti impulsi dati al turismo — spina dorsale dell'economia svizzera — dalla strada ferrata? Specie all'epoca del romanticismo, le nostre bellezze naturali attiravano scrittori ed artisti di ben nota fama — i classici al loro cospetto fingevano indifferenza. Ma a che avrebbero giovato i loro scritti e le loro tele, se la ferrovia non avesse reso accessibili tanto facilmente quelle incomparabili bellezze ch'essi andavano descrivendo o pingendo? Anche le nevi eterne furono raggiunte: colla Jungfrau, la stazione ferroviaria la più alta d'Europa a 3547 m., il Gornergrat a 3082! Montreux-Oberland bernese, Loetschberg, Ferrovie retiche, la Furka, Monte Generoso ecc. ecc.: ferrovie pubbliche e private, funicolari e teleferiche che avete rese popolari tante meraviglie, io vi saluto e vi ringrazio per l'opera di propaganda nazionale e mondiale che perpetuate ogni giorno

nell'interesse della nostra patria. La statistica d'or fan cent'anni era ancora in fascie. So però, sfogliando i suoi volumi, che i viaggiatori, agli inizi della ferrovia, erano a un di presso 40 000, mentre nel 1938 — anno di crisi — i soli viaggiatori stranieri ammontavano a un milione e mezzo!

E la coltura, infine! Come concepire lo sviluppo e l'intensità colturale della Svizzera senza quel trait-d'union fra popolo e regioni ch'è la ferrovia? Grazie ad essa la vita spirituale del nostro paese s'è arricchita: la gioventù d'ogni Cantone — che dico? — d'ogni più recondita valle, ha la possibilità di frequentare istituti di diversi gradi, scuole, come talune nostre università e il Politecnico federale, di rinomanza internazionale.

Le «professionali», centro tanto importante per la formazione della nostra mano d'opera di qualità, sono in certe regioni frequentate in misura del 60 per cento da allievi che rientrano ogni sera, al focolare domestico. Ben ciò si comprende quando da un lato si pensi che il numero di tali istituti dal 1848 al 1947 si è centuplicato, passando da una decina a ben 520 e che dall'altro, i pubblici trasporti si svilupparono in misura dei bisogni della pubblica istruzione. Ecco perchè io penso con commozione ai tanti figli del popolo, che vanno assumendo ogni giorno più, posti direttivi in tutti i settori della vita sociale. So di professionisti di grido e uomini di Stato eminenti che senza le facilitazioni ed il perfezionamento dei mezzi di trasporto ferroviari avrebbero svolto o svolgerebbero ancor oggi una attività circoscritta alle contingenze del loro remoto e piccolo comune. Si è che tutte le scuole svizzere, non sono più, come un dì il privilegio ed il serbatoio del sapere delle sole classi ricche o benestanti, ma d'ogni classe sociale. A ciò hanno contribuito le nostre ferrovie, favorendo così la democratizzazione del sapere, e di riverbero l'elevamento del tenore spirituale e sociale del paese.

Ho terminato. L'odierna cerimonia mi porge l'occasione d'esprimere al popolo svizzero la mia profonda gratitudine per il sacrificio ch'esso ha saputo imporsi col risanare le sue ferrovie pubbliche e private. I vasti servigi resi da esse, direttamente o indirettamente, nel corso di un secolo d'attività, hanno giustificato un tale sacrificio. E l'ha sommamente giustificata la missione ch'esse hanno assolto durante il penultimo e l'ultimo conflitto mondiale. Senza il loro concorso, la difesa nazionale ed il vettovagliamento della Svizzera sarebbero stati irreparabilmente compromessi. Ma è motivo sovratutto d'alto compiacimento la constatazione che come la scienza e la tecnica svizzere, meditate e realizzate durante i cent'anni del progresso mondiale, come il pensiero letterario e filosofico maturato nelle menti e propagato dalle cattedre svizzere, come i programmi e l'azione politica degli statisti e dei partiti svizzeri non furono mai nè informati, nè rivolti ad opere d'usurpazione o di guerra; così l'attività delle nostre ferrovie non fu che uno sforzo incessante per perfezionarsi ed adattarsi ai bisogni e al progresso materiale e morale del popolo e dei popoli ch'esse eran chiamate a servire. Questo progresso, si traduce in una realtà, tanto più agognata quanto più appare vicina e non lo è: la vera e la giusta, l'unica pace. G. Motta nel suo discorso commemorativo del cinquantesimo della linea del San Gottardo proclama che «solo le opere che si propongono d'accrescere le ragioni della solidarietà sono veramente grandi». Tali furono le nostre ferrovie. E tali rimangano, cioè — come le avevano felicemente designate i Commissari del parlamento svizzero nel 1852: «una creazione nazionale, un potente legame fra tutte le branche della vita del paese, una nuova manifestazione della democrazia vivente, una grande opera della nostra nuova Confederazione».

Nuova e perenne Confederazione Svizzera.