

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 69 (2001)

Artikel: Pasquale Lucchini (1798-1892)
Autor: Finkbohner, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095651>

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: 25.04.2026

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

Pasquale Lucchini

(1798–1892)

Walter Finkbohner



Pasquale Lucchini

Aus einfachen Verhältnissen arbeitete sich Pasquale Lucchini zum Kantonsingenieur des Tessins empor und war der grosse Strassen- und Brückenbauer dieses gebirgigen Kantons. Nach seinen Plänen wurde von 1845 bis 1847 der Damm von Melide gebaut. Für die Gotthardbahn-Südrampe stellte er erste Pläne auf.

Der am 7. April 1798 in Gentilino oberhalb von Lugano – nach anderen Quellen am 8. April 1798 in Arasio (Gemeinde Montagnola) – geborene Pasquale Lucchini verdiente als Kind armer Eltern bereits mit neun Jahren als Maurergehilfe in der nahen, unter österreichischer Herrschaft stehenden Lombardei sein erstes Geld. Er vergeudete während der Arbeit keine Zeit, sondern nutzte, wo immer es etwas zu lernen gab, jede Gelegenheit. Seine ausgesprochene Beobachtungsgabe erleichterte ihm die Arbeit und half ihm weiter. Seine Wissbegierde, den Zusammenhang zwischen den praktischen Vorgängen auf dem Bau-

platz und der Theorie kennen zu lernen, war grenzenlos.

Der Autodidakt

Auf einfachste Weise vertiefte sich Lucchini in die Geheimnisse der Baukunst, Physik, Mathematik und Architektur. In den Monaten zwischen November und März sass er stundenlang in der von einem Holzofen notdürftig beheizten Sakristei der Pfarrkirche von Gentilino, wo er sich durch Bücher las und sich mit Fleiss in der französischen Sprache übte. Die ganze Saison des Jahres 1820 arbeitete er als Maurer in Frankreich.

Mit autodidaktisch erworbenen Kenntnissen und durch gute Arbeitszeugnisse im Selbstbewusstsein gestärkt, bewarb er sich ein Jahr später mit Erfolg um die Assistentenstelle des Oberingenieurs der k. k. österreichisch-ungarischen Bauverwaltung für das Veltlin in Tirano. Er erhielt auch die Gelegenheit, an vorderster Front beim Bau der kühnen Passstrassen über das Stilsferjoch und den Splügen dabei zu sein.

Er war ein Meister, wenn es darum ging, Strassen und Brücken in die gewachsene Landschaft einzufügen. Scharf beobachtete er die Topografie, mit Akribie berechnete er die mutmassliche Dauer der Arbeiten und deren Kosten. Eine glückliche Hand hatte er im Umgang mit den ihm Untergebenen und konnte sie für ihre Arbeit begeistern.

Im Dienste des Kantons Tessin

Obwohl beruflich noch immer bei den Veltliner Pässen beschäftigt, lag dem «Ingegnere Lucchini» auch das



*Der von 1845 bis 1847
erbaute Damm von
Melide*

Wohlergehen der Heimat am Herzen. Er war dank seiner Leistungen im nahen Ausland auch im Tessin kein Unbekannter geblieben, und so war es nicht erstaunlich, dass ihn liberale Kräfte als Kandidaten für den Grossen Rat vorschlugen: Er wurde 1839 mit einem guten Stimmenanteil in die neu konstituierte Behörde gewählt.

Der Damm von Melide

Es scheint heute unglaublich, aber wer früher von Lugano ins Südtessin gelangen wollte, musste in Melide auf Kähne umsteigen und sich über die See-Enge nach Bissone bringen lassen. Auch die Gotthard-Postkutsche wurde mit Gästen und Pferden von einem Ufer ans andere gerudert. Dieser Fährbetrieb verschaffte zwar der einheimischen Bevölkerung Verdienst, stellte aber für den wachsenden Verkehr ein grosses Hindernis dar.

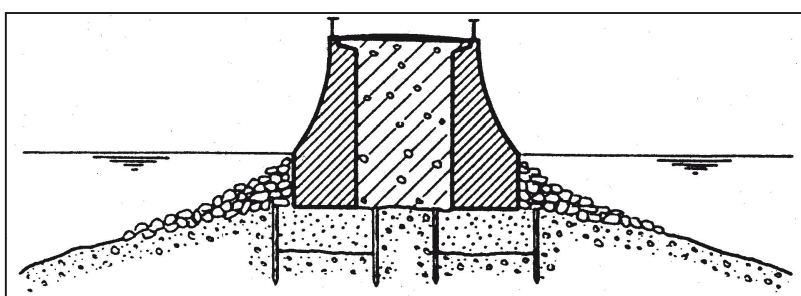
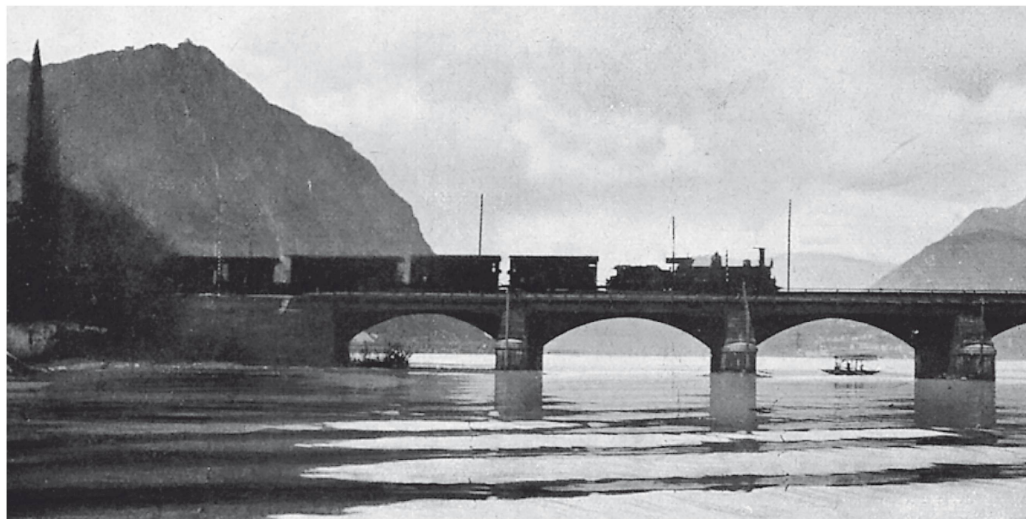
Nachdem im Grossen Rat des Kantons Tessin bereits ab 1830 über den Bau einer Brücke diskutiert worden

war, entschloss sich die Kantonsregierung erst 1841 für den Anschluss an die neue Zeit und beauftragte den damaligen Kantonsingenieur Angelo Somazzi, einen Projektwettbewerb zum Bau einer Landverbindung auszuschreiben. Von seinem Arbeitsort im Veltlin aus meldete sich auch Pasquale Lucchini mit einem detaillierten Vorschlag.

Die Wahl des Siegerprojektes unter den eingereichten Arbeiten war nicht leicht. Es brauchte Lucchinis ganze Kraft, um seinem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Aber er erreichte auch dieses Ziel und begann sogleich mit der Ausarbeitung des definitiven Projektes, das nicht nur einen Damm, sondern auch eine Brücke vorsah, einen Ponte Diga.

Ab 1845 wurden nach Lucchinis überarbeiteten Plänen, die auch der Oberingenieur der Lombardei, Prospero Franchini aus Mendrisio, für gut befunden hatte, die Arbeiten in Angriff genommen: Es entstand eine 777 Meter lange Dammbücke mit

Ein Dampfgüterzug der Gotthardbahn AG auf dem Brückenteil des Damms von Melide (aus einem Werbeprospekt des Verkehrsvereins Lugano von 1913)



Querschnitt der Dammschleife (aus «Schweizerische Bauzeitung» 1884)

vier Brückenbögen von 16,7 Metern Spannweite und einer Höhe, die den Schiffsverkehr auch bei Hochwasser ermöglichte und dem Strassenverkehr freie Bahn garantierte.

Am 3. Oktober 1847 wurde das Bauwerk mit grosser Beteiligung der Bevölkerung von den weltlichen und kirchlichen Behörden eingeweiht. Bereits 27 Jahre später wurde dem Ponte Diga eine erste und 1965 die zweite Bahnbrücke «angelehnt». Der Bau der Autobahn in den 1980er Jahren erforderte die Erstellung einer grundlegend neuen vierspurigen Brücke, die leider das optisch schöne Bauwerk Lucchini verdeckt.

Melide und der Damm in den dreissiger Jahren (aus Fotobuch «Gotthardbahn und die drei oberitalienischen Seen», erschienen im Verlag Wehrli in Kilchberg)



Kantonsingenieur

Im Juni 1844 verliess Pasquale Lucchini endgültig die Lombardei und wurde als Ingenieur in das Baudepartement seines Heimatkantons gewählt. Während der Vorbereitungen für den Bau des Ponte Diga bewarb er sich um die wichtige Stelle des Kantonsingenieurs von «Repubblica e Cantone Ticino». Seine Erfahrungen öffneten ihm, der weder ein Technikum noch ein Polytechnikum besucht hatte, 1845 den Weg in dieses Amt. Ein spezielles Dekret des Regierungsrates bestätigte ihm seine Fähigkeiten und hatte den Wert eines Hochschuldiploms.

Während der nächsten zehn Jahre wurde er der grosse Strassen- und

Brückenbauer des Kantons. Wie beim Dammbau von Melide war es sein Anliegen, die Kunstbauten elegant und harmonisch in die Landschaft einzufügen. Er fand auch Zeit, bestehende öffentliche Gebäude umzustrukturieren und neue zu bauen, wofür im wirtschaftlich erwachenden Tessin genügend Bedarf bestand.

Militärische Ehren

Das Jahr 1847 brachte Lucchini auch militärische Ehren. Als die Urner Sonderbundstruppen einen Handstreich auf die Gotthard-Passhöhe durchführten und die Leventina bedrohten, war die Tessiner Militärleitung für einen organisierten Widerstand nicht vorbereitet. Kurzerhand



Das heutige Hotel Zurigo im Zentrum von Lugano: eines der von Pasquale Lucchini erbauten Palazzi

stellte Lucchini dem Regierungsrat seine Dienste zur Verfügung. Er wurde auf der Stelle zum eidgenössischen Oberstleutnant der Genietruppen ernannt und ritt im Eiltempo nach Airolo. Doch konnte auch er die Verteidigung der Leventina nicht sicherstellen: Es fehlte ihm zwar nicht an beherzten Männern, wohl aber an Gewehren, die kurz zuvor an die Südgrenze abgezogen worden waren ...

Unverzagt kehrte er an den strategisch wichtigen Zusammenfluss der Moësa mit dem Tessin an der Kantonsgrenze unweit von Bellinzona zurück und liess dort Wälle für Artillerie- und Infanteriestellungen aufwerfen. Die Urner eroberten das Livental zurück und standen bald darauf im dichten Nebel nahe den Feld-

befestigungen an der Moësa, unweit von Castione-Arbedo. Aber nach der verlorenen Schlacht des Sonderbunds bei Gisikon-Root traten sie unverrichteter Dinge den Rückweg an. Der geschäftstüchtige Lucchini hingegen, der die Erdaufschüttungen durch seine einige Jahre zuvor gegründete Firma ausgeführt hatte, konnte der Regierung eine Rechnung präsentieren und war damit der eigentliche Sieger der Übung.

Der Gotthard als bester Schienenweg

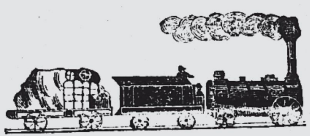
Der in die Zukunft blickende Ingenieur beschäftigte sich auch mit Eisenbahnfragen, vor allem mit einer Traversierung der Alpen. Anfänglich stand der Lukmanierpass im Vordergrund, dessen verhältnismässig tiefe Scheitelhöhe eine Bahn ohne Tunnel zugelassen hätte.

Lucchinis Gedanken gingen aber weiter, und er suchte nach einer direkteren Schienenverbindung nach Norden in Richtung der aufstrebenden Städte Basel, Zürich und Luzern. 1851 verfasste er eine erste Studie zum Bau einer Bahn auf der Gotthardroute, deren Vorteile er gegenüber dem vom Königreich Sardinien-Piemont favorisierten Lukmanier erkannt hatte.

Im Jahre 1853 beauftragte die Direktion der Schweizerischen Centralbahn in Basel ihn und seinen Urner Amtskollegen Karl Emanuel Müller, ein Projekt für den Bau einer Gotthardbahn auszuarbeiten. Mit Begeisterung erstellte er die Pläne für das Trasse der Gotthardbahn-Südrampe mit einer kurzen Scheitelgalerie und «Tourniquets», Haarnadelkurven, zur Bewältigung der Höhenunterschiede. Er bemerkte dazu: «Im Gegensatz zum Lukmanier kann der Gotthard bereits auf einer Höhe von 1500 m statt bei 1870 m gequert werden, und

Im Auftrag der Schweizerischen Centralbahn führte Lucchini die Trasseplanung für die Gotthardbahn auf der Südseite aus.

PROGETTO
DI UNA
STRADA-FERRATA
ATTRAVERSO
IL SAN GOTTARDO
onde
COLLEGARE LE FERROVIE D'ITALIA
con quelle
DELLA SVIZZERA CENTRALE
DELL'INGEGNERE IN CAPO
PASQUALE LUCCHINI

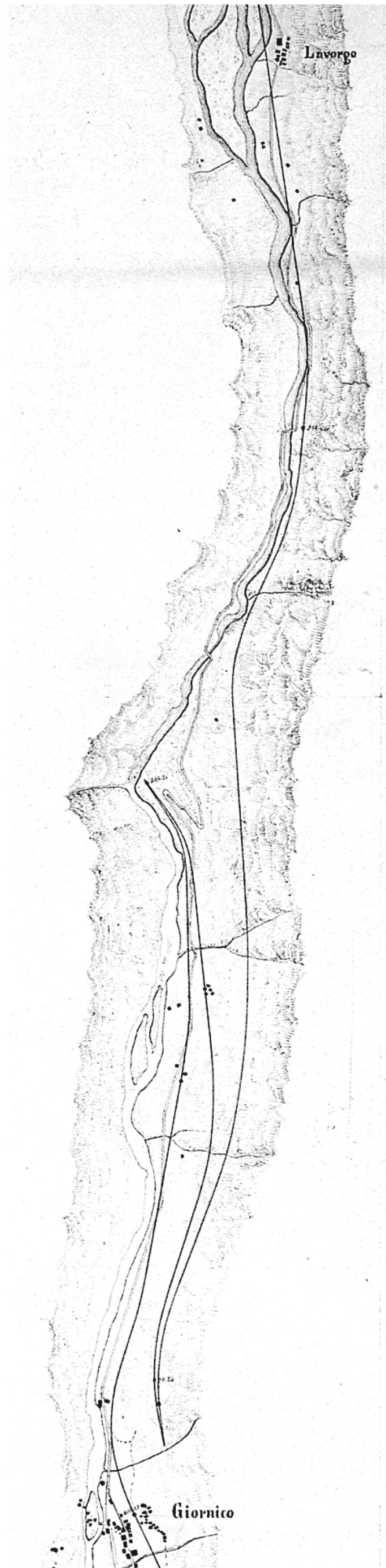
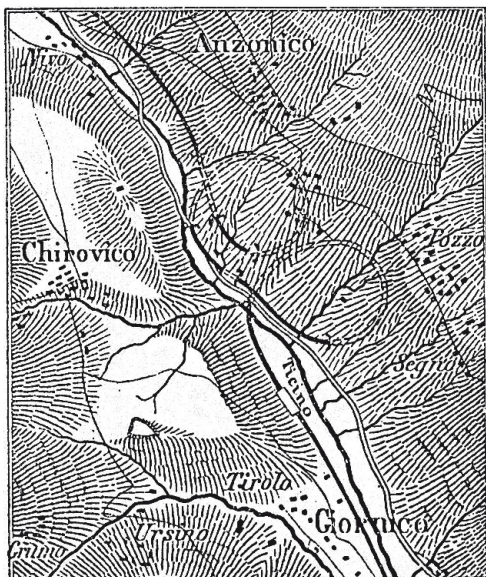


BELLINZONA
Nella Tipografia e Litografia del Verbano
1853.

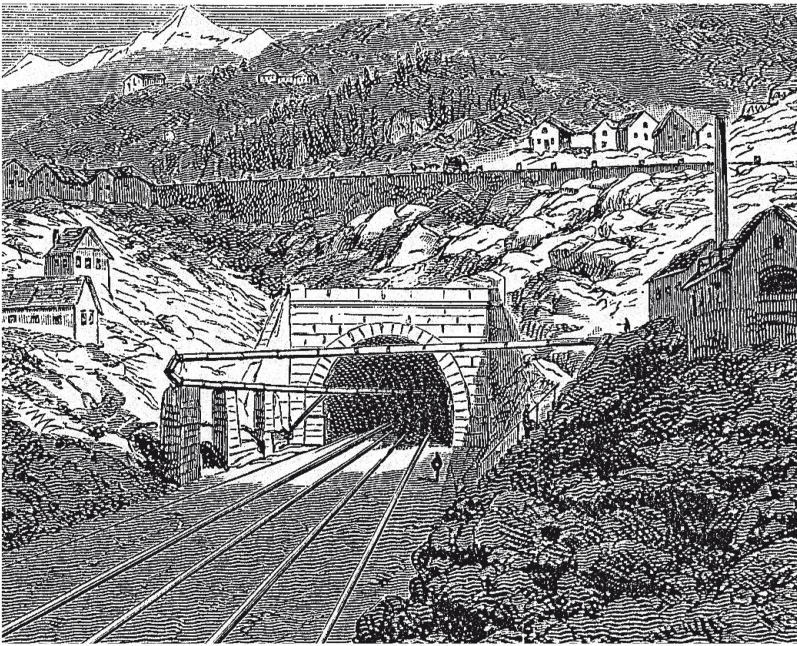
zwar mit einem kurzen Scheiteltunnel von nur 7,5 km Länge. Der Gotthardpass mit seinen steil aufragenden beiden Seiten ist dabei einem schmalen Sattel nicht unähnlich. Der Lukmanier hingegen ist hoch und flach und würde einen langen Basistunnel erfordern.»

Lucchini hatte das Prinzip der Haarnadelkurven seit Jahren virtuos beim Strassenbau angewendet. Wegen der erforderlichen minimalen Grösse der Kurvenradien für eine Eisenbahn verstand er unter «Tourniquets» eigentliche Spitzkehren. Er empfahl eine Linienführung der linken Leventinaseite entlang mit insgesamt fünf Spitzkehren zwischen Bedretto und Biasca. In der Gegend der heutigen Kehrtunnels in der Nähe der Dazio-Grande-Schlucht und weiter unten bei Giornico plante er für die Bewältigung der grossen Höhendifferenz auf kurzer Distanz zweimal zwei dieser Spitzkehren. Tatsächlich wurden hier später zwei Serien von Kehrtunnels gebaut.

Ausgeführt wurden Kehrtunnels wie diejenigen von Giornico.



Lucchini schlug zur Überwindung der Höhendifferenzen Spitzkehren vor; in Faido und Giornico plante er zweimal zwei Spitzkehren (auf dem Bild diejenigen von Giornico).



Südportal des Gotthardtunnels während des Baus, darüber erkennt man die Gotthardpassstrasse.

Teil der Gotthardsüdstrecke mit den Kehrtunnels bei Faido und Giornico (aus einem zeitgenössischen Panorama der Gotthardbahn)



Mit Lucchinis Plänen war zum ersten Mal bewiesen worden, dass sich eine normalspurige Eisenbahn durch den Gotthard realisieren liess. Noch war das Projekt nicht baureif, aber die Weichen für weitere Studien und Arbeiten am Gotthard waren gestellt.

Privater Unternehmer

Nach dem «Staatsstreich» in seinem Heimatkanton im Jahre 1855 zog sich Lucchini aus dem Staatsdienst zurück, wurde aber nochmals als Kantonsrat bestätigt. An Arbeit fehlte es ihm nicht. Bereits ein Jahr zuvor war er ins grosse Geschäft der Stunde, die Seidenverarbeitung, eingestiegen. Ausserhalb von Lugano hatte er eine Spinnerei errichtet, in welcher er vor allem junge Frauen aus den Provinzen Varese und Como beschäftigte. Wenige Jahre später verlegte Lucchini aus wirtschaftlichen Gründen die Produktion über die nahe Grenze ins italienische Königreich.

Daneben war der rastlose Lucchini in vielfältigen Geschäften aktiv. So gehört er zu den Gründungsgliedern der Banca della Svizzera Italiana, deren Verwaltungsratspräsident er über viele Jahre war und in dieser Eigenschaft auch die Banknoten des Kantons Tessin mit seinem Namen unterschrieb.

Pasquale Lucchinis Rat war immer wieder gefragt, und vor der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 wurde er noch einmal in den Dienst des Kantons Tessin gerufen: Er amtierte als Linien-Kollaudator, das heisst, ihm oblag die amtliche Prüfung und Schlussgenehmigung des betriebsbereiten Werkes. Sein Einsatz für die Gotthardbahn wurde dann, vor allem von den Medien und Menschen im Süden, anlässlich der Bahneröffnung gebührend gewürdigt.

Zehn Jahre danach, am 23. Februar 1892, fand man in seinem Büro in Lu-

gano den 94-Jährigen, über die Akten gebeugt, für immer eingeschlafen. Er hinterliess eine grosse Familie in soliden finanziellen Verhältnissen. Noch heute pflegt die Familienstiftung Pasquale Lucchini in Lugano die Erinnerung an diesen grossen Sohn des Tessins, zu dessen Ehren am Südennde des Ponte Diga bei Bissone ein Gedenkstein aufgestellt wurde.



*Gedenkstein für Pasquale Lucchini
beim Dam von Melide*

Chronik

- 1798 7. April: Geburt in Gentilino (nach anderen Quellen am 8. April 1798 in Arasio, Gemeinde Montagnola)
- 1806 Als Maurergehilfe in der Lombardei
- 1820 Maurer in Frankreich
- 1821 Assistent des Oberingenieurs der k. k. österreichisch-ungarischen Bauverwaltung für das Veltlin in Tirano
- 1839, 1855 Wahl in den Grossen Rat des Kantons Tessin
- 1842 Projekt für den Bau des Damms von Melide
- 1845 Kantonsingenieur des Tessins
- 1845–1847 Bau des Damms von Melide
- 1848 Kauf des säkularisierten Klosters Santa Caterina in Lugano als Familiensitz
- 1851 Erste Studie für eine Gotthardbahn
- 1853 Auftrag der Schweizerischen Centralbahn zur Ausarbeitung einer Studie für die Trasseplanung der Gotthardbahn-Südrampe
- 1854 Bau und Betrieb einer Seidenspinnerei ausserhalb von Lugano
- 1855 Rückzug aus dem Staatsdienst
- 1873 Mitbegründer der Banca della Svizzera Italiana
- 1882 Linien-Kollaudator der Gotthardbahn
- 1892 23. Februar: Tod in Lugano