

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1951)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Laui am Gotthard : les cheminots à l'œuvre
<b>Autor:</b>	Sautter, Erwin A.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-773914">https://doi.org/10.5169/seals-773914</a>

### 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:** 15.01.2026

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



Für die SBB waren der 12. und 13. Februar 1951 sorgenvolle Tage. Die riesigen Schneefälle in der obern Leventina erforderten vor allem im schwerbetroffenen Airolo dringendste Räumungsarbeiten. Dazu traf in der Morgenfrühe des Dienstags die Nachricht vom Niedergang einer riesigen Lawine zwischen Lavorgo und Giornico ein. Das Ereignis wurde allerdings von den Unglücksbotschaften aus den verschiedenen Tessiner Dörfern und Tälern überschattet, und die Öffentlichkeit nahm nur wenig Kenntnis von dem, was sich am Tunneleingang bei km 117,770 der Gotthardlinie ereignet hatte.

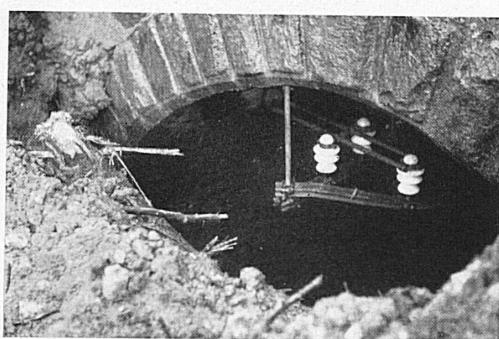
Im Bericht der Kreisdirektion 2 der SBB wurde das Ausmaß der Lawine wie folgt umschrieben: «Die gewaltige Lawinenmasse, die diesen Unterbruch verursacht hat, muß auf mindestens 80000 Kubikmeter geschätzt werden und gleicht eher einem Bergsturz als dem, was man normalerweise als Lawine zu bezeichnen pflegt.» Wenige Minuten nach der Durchfahrt des Personenzuges Nr. 2541, der von Bellinzona her Lavorgo um 5.25 erreicht, ging die Lawine nieden, Viadukt, Tunneleingang, Kantsonsstraße, Ställe und Rebberge unter sich begrabend. Das war am 13. Februar. Fünf Tage später, da



Oben: Passagiere, Bahn- und Postpersonal nahmen einrächtig Platz in den bereitstehenden Autocars, die die Verbindung zwischen Lavorgo und Bodio in 12 Minuten herstellten.  
Ci-dessus: Les voyageurs, le personnel du train et de la poste s'installaient immédiatement dans les autocars, qui assuraient en 12 minutes la liaison entre Lavorgo et Bodio.

## LAUI AM GOTTHARD

*Les cheminots à l'œuvre*



Oben: Bis 7 Meter in den Travi-Tunnel hinein lagen die Schuttmasse, deren Wegschaffung auch von Bodio her in Angriff genommen wurde. Am fünften Tage konnten sich die Arbeiter durch die gegrabene Lücke begrüßen.

Ci-dessus: La neige et les éboulis avaient pénétré jusqu'à 7 mètres à l'intérieur du tunnel de Travi. Et au cinquième jour, les deux équipes d'ouvriers travaillant en amont et en aval pouvaient se serrer la main.

Links: «Lavorgo, alles aussteigen!» – Während des Unterbruches konnten die Züge von Norden her nur bis Lavorgo und aus dem Tessin nur bis Bodio geführt werden. Die Hilfsbereitschaft des Bahnpersonals half diese Schwierigkeiten überwinden.

A gauche: «Lavorgo, tout le monde descend!» – Pendant l'interruption du trafic, les trains venant du nord ne pouvaient dépasser Lavorgo et ceux venant du Tessin s'arrêtaient à Bodio. La complaisance du personnel des chemins de fer a aidé à surmonter les difficultés de transbordement.



Oben: «Dort unten, wo jetzt der Lastwagen das Geleise traversiert, befindet sich ein Viadukt», erklärt uns Sig. S. Pedruzzi, der leitende Bahningenieur des Abschnitts Erstfeld-Biaseca der Gotthardlinie, «dort ist noch nie eine Lawine in dieser gewaltigen Stärke niedergegangen.»

Ci-dessus: L'ingénieur S. Pedruzzi, responsable du tronçon Erstfeld-Biaseca sur la ligne du Gothard donne quelques explications: «Voyez, au-dessous de nous, à l'endroit où le camion traverse les voies, se trouve un viaduc. Jamais encore on n'y avait vu une avalanche de cette puissance.»

Unten: «Wir trauen dem Berg nicht mehr, seit er uns auf diese Weise überrascht hat», meint Lawinenwächter Guido Cioldi. Die SBB haben einen ausgezeichneten Beobachtungsdienst an der gefährdeten Gotthardlinie geschaffen.

Ci-dessous: «La catastrophe nous a réellement surpris», déclare Guido Cioldi, affecté à la surveillance des avalanches, service admirablement organisé par les Chemins de fer fédéraux pour la sécurité des voyageurs de la ligne du Gothard.



doch schon Gewaltiges für die Freilegung der Strecke geleistet worden war, erwies sich die Lawinenschutzmasse im Tunnelvoreinschnitt bei der Unterbruchstelle in der Biaschina noch als derart verfestigt und im untersten Teil so stark mit großen Bäumen durchsetzt, daß sich die Räumungsarbeiten, zumal neuer Schnee fiel, weiterhin verzögern mußten. In zweischichtigem Betrieb arbeiteten die SBB bei Tag und Nacht, unter Aufbietung aller möglichen Kräfte an Menschen und Material, an der Widerstandstellung der Gotthardlinie. Die am Mittwoch, dem 21. Februar, erfolgte Auf-

nahme des durchgehenden Verkehrs auf beiden Gleisen und mit elektrischer Traktion war nur diesem pausenlosen Einsatz, der aufopferungsvollen Arbeit des SBB-Personals, zu verdanken. Ein solcher mehrtagiger Unterbruch vermag wie kaum etwas anderes das Verständnis für die stets zu überwindenden Schwierigkeiten und für die hohen Sicherheitsanforderungen der bedeutenden transalpinen Bahnverbindung zwischen Mittel- und Südeuropa, für die unser Land verantwortlich ist, zu wecken.

Erwin A. Sautter



Oben: «Wir waren mit der Schneeräumung in Airolo beschäftigt. Am andern Morgen traf die Meldung über die Verschüttung der Gotthardlinie ein.» Die Anstrengungen sind Bahnmeister Paioni ins Gesicht gezeichnet.

Ci-dessus: «Nous étions occupés au déblaiement de la neige à Airolo, lorsque, un matin, nous apprîmes que la ligne du Gothard venait d'être coupée.» Notre interlocuteur, le chef de district Paioni, porte encore sur le visage la marque des efforts accomplis.

Spezialaufnahmen: Walter Studer



Oben: «Für die Abfertigung eines internationalen Zuges brauchen wir 7 große Pullmancars, 2 Camions für Handgepäck und einen Lastwagen für Expreßgüter und die Postbeförderung», orientierte uns der Vorstand von Bodio, Sig. E. Strozzi.

Ci-dessus: Le chef de la gare de Bodio, M. E. Strozzi, nous a expliqué que, pour le transbordement des voyageurs et des bagages d'un train international, 7 autocars Pullman et 2 camions étaient nécessaires, ainsi qu'un troisième camion pour les marchandises exprès et les messageries.



Unten: Unter oft sehr schwierigen Witterungsbedingungen mußten die Räumungsarbeiten bei Tag und Nacht weitergeführt werden. Nur dank dem Einsatz modernster Maschinen gelang es, die doppelpurige Strecke innert acht Tagen wieder betriebsbereit zu machen. Einer der beweglichen «Trackson» in Aktion. Links davon eine Bahnwache.

Ci-dessous: Les travaux de déblaiement ont été exécutés jour et nuit, dans des conditions atmosphériques souvent très difficiles. C'est en grande partie grâce à l'emploi d'un matériel des plus modernes que la double voie a pu être rendue à la circulation dans les huit jours. Un «Trackson» en action. A gauche un poste de surveillance.

Oben: Am 6. Tage nach der völligen Verschüttung des Tunnelnordportals bei km 117,770. Rechts im Bild vermag man bereits seine freigelegten Stirnmauern zu erkennen. Unten: Streng verdiente Arbeitspause.

Ci-dessus: Six jours après l'obstruction totale de l'entrée nord du tunnel, au km 117,770. A droite, on aperçoit le mur de front déjà dégagé. Ci-dessous: Un repos bien mérité.

