

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 8 (1932)
Heft: 20

Artikel: Die Gotthard-Veteranen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756319>

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

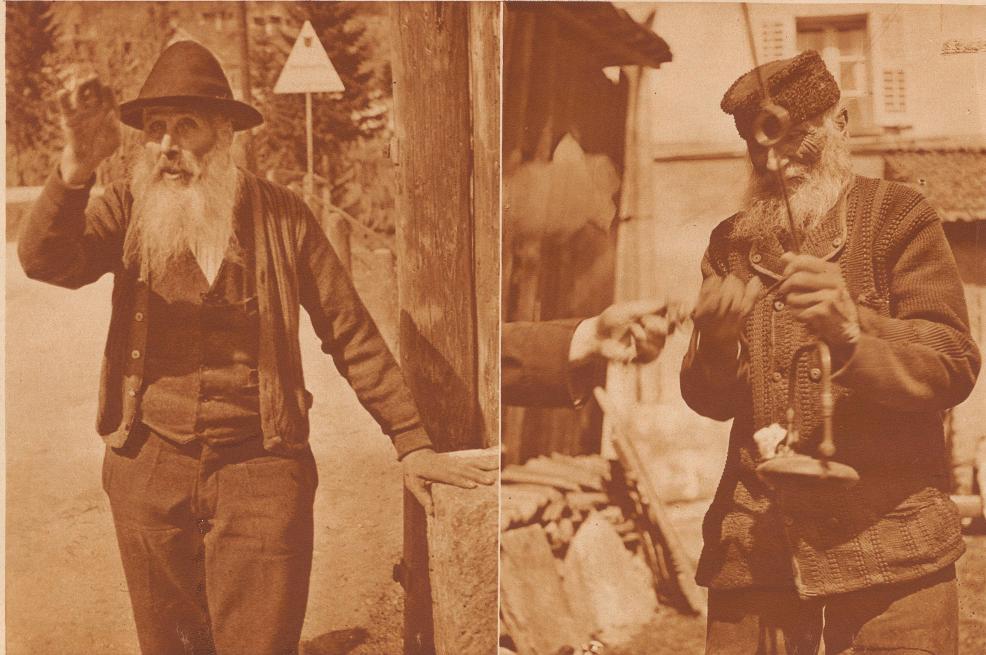
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Bartolomeo Gamma, der 83-jährige Bergsteiger, Schmied, Gassejäger und Bauer von Göschenen, zeigt uns die Punkte oben an den Göschenenwangen, wo jenseits nächsterwärts die Feuer brannten, die bei der successiven Tunnelvermessung als Signale stützten. Das war drei Jahre, bevor man mit dem Tunnelbau begann. — Drei Feuer brannten in sennelichen Nächten. Ein besorgter Gamma, eins der Brüder, eines der Väter, Bartolomeo Gamma, und das Vaterländische auch beschäftigte ihn sehr. Er war ein alter Paulus Theologe, der keine Transporterichtungen vertrug. Am Bahnhof selbst arbeitete er ein paar Monate. Es lag ihm nicht! Als Favre starb, holte Gamma in den Bergen die Alpenmenschen und mußte hoch hinauf, denn es war Ende Juli, als er dann auf Favre Sarg legte, als der Leidende im Tal gefunden wurde. «Ae gaudi! Ae iecht er gä!» Favre, meister der Alex, «All'Gott! Gedachte ist dirte zile de chlyne Fyndet!» — Gamma hat 12 Kinder gebaut. Er ist noch sonstig und geht in erstaunlich schweinartigem Schritt durch Göschenen.

«Das ist die Lampe, mit der ich beim Tunneln gearbeitet habe», sagt mir in Airolo der alte Olgiappes Pergamino. 82 Jahre hat er heute und beschreibt noch die Schrecken des Tunnelbaus, die aus den Felsen brachen, das knisternde Wasser, darin er arbeiten mußte, die Hitze und den Rauch der Oللampen und der Sprengungen und den Geräuschsturm. Später arbeitete er bei der Ausmauerung des Tunnels, und als das Bahn fertig war, machte er als «Guardia gallerie» eine Art Polizeiuniform. Er wurde später pensioniert und lebt jetzt in einer kleinen Hütte am Fuße des Tunnels. Er lebt noch die Stoffe aus der Zeit des Tunnelbaus, in der Gallerie stand ein neuer David, der bei den Feiern Jubiläumfest am 1. Juni in Airolo hingestellt. Er ist unverheiratet, wohnt bei seinem Bruder, der auch 32 Jahre im Dienst der Bahn stand. Beide sind heut pensioniert. Die reizenden Testivierinen bevölkern das Haus und verschönern die Tage des alten Zia Giuseppe! Drum meint er, es sei kein großer Unterschied, ob man verheiratet sei oder nicht. Er geht eben in seiner Umgebung die Ausmauerungen eines Familienrades an.



Am 19. Juli 1872 wurde Taver bei einer Besichtigung des Tunnelbaus bei einem Herzschlag, das war mit der Maschine eines Materialtransports in den Tunnel eingegangen. Die gleichzeitige Fahrt nach den Toren des Tunnels. Der Maschinist war Giovanni Martin, der heute 89-jährig in Bellinzona lebt. Er ist ein ehemaliger Bergsteiger und fand ihn im Bett. — Die liebenswürdige Familie erlaubte die Aufnahme. Die Zeichen beginnen ihm die schlimmste Tück um den Hals. «Non cambio più pensose. Ich gebe nie mehr in einer anderen Wohnung», pflegt er scherhaft zu sagen. Wie glücklich ist er, daß er seine Freundschaft und Liebe einer Familie verschonten seine alten Tage.



Diese drei Alten fanden wir im Ospedale Sta. Croce in Faido. Sie zählen zusammen 255 Jahre. In der Mitte geht der 90jährige Stefano Bovero, der seinerzeit an dem Bahnhof Rodio-Biase arbeitete; links seine Frau, die einst 9 Jahre dem Täbliet durch die Klämme durchwanderte, als sie in Amerika war. Hinter ihr geht Bovero nicht so leicht mit seinen kleinen, wackeligen Beinen. Jetzt hat er seine kleine, wackelige Tochter Giuseppina. Rechts steht Antonio Gaspare, 81 Jahre alt, der akt. beim Tunnelbau ganz von d' spazieren. Er hat einen extra großen Gehstock, das sich an viele Einzelheiten erinnert. Bei Tunneldurchschlag, als vom Arbeiter vom Südsöllera und die vom Nördlichen Händler und die Öffnung reichen konnten, schoben die Südländer den Nördlichen einen Brissago hinunter, die Nördlichen gaben als Gegengabe einen Stampf an. Ob es stimmt? «Se non è vero è ben trovato!» Der alte Gaspare kann aber die Geschichte keiner Zeitung zusammen haben, denn er kann wieder lesen noch schreiben.

DIE GOTTHARD-VETERANEN

Am 1. Juni 1862 ist der erste Eisenbahnzug von Luzern nach Chiasso durch den Gotthard gefahren. Über eine Strecke von 276 Kilometer Länge! Durch das Wunderwerk des großen Tunnels hindurch. Über fast hundert Brücken hin! An der Strecke standen überall jubelnde, begeisterte Menschen. Fünfzig Jahre ist es her. Heute am 1. Juni wird die Bande zum diesen Gedächtniszug aufgerufen. Wer wird noch dabei sein von jenen, die den ersten Zug bejubelten! Wer von den Arbeitern allen, die zu Tausenden an dem Werke mithalfen! Einige hundert leben noch in den Dörfern längs der Bahn, die ein wenig ihrer Hände Werk ist. Die Aeltesten unter ihnen haben wir besucht, haben mit ihnen gesprochen, haben sie für unsere Leser und zur Feier des Gotthard-Jubiläums im Bilde festgehalten. — Sonderaufnahmen für die «Zürcher Illustrierte» von Paul Senn



«Wo ist er?», fragen wir in Silenen bei dem Bäuerlein zwischen zwei den kahlen Nadelbäumen des Alpwege. Frau des Franz Kindermann. «Ich weiß nicht», sagt die Alte, «air het nyd graut!» Dann kommt der alte Mann aus dem Hause auf mir der Peife. 85 Jahre hat er auf diesem Rücken. Er hat an dem ersten Tunnel gebaut, aber sonst kein Bau der Gotthardstrecke gearbeitet. Herrnach war er 22 Jahre lang Bäuerlein in der kleinen Bäuerleinwelt. Nun sind zwei Söhne bei der Bahn, einer da von der Bahn, einer da nicht. Sein eigener Geburtsjahr ist ihm nicht ganz gegenwärtig. Aber er kann sich erläutern sein bestcheidend, aber sorglos Leben. — Nur das Herr will nicht mehr direkt mitsuchen, und das Gedächtnis hat auch gelitten



Paolo Prina in Airolo ist 81 Jahre alt. Er sieht auch noch Holz. Airolo schint ein gerütteltes Leben, das er nicht verläßt. Nach Abschaffung der Bahn war er Steuerbeamter, heut Vorarbeiter. Von 1882 bis 1912 hat er seinen Dienst von der Station Airolo bis Mittag in der kleinen Bäuerleinwelt bespieler. Die Haushalte seien die eines jungen, sonnenverkehrten Skifahrers. Die Augen sind vor dem Gesicht verschwunden. Mit einem roten Taschentuch wischte er sie ab und erzählte uns von dem verderblichen Wetter, das er nicht ertragen kann. Er erkrankt, wenn sie tranken, erzählte auch vom Krankenhaus der Favre-Unternehmung und davon, daß ein italienischer Professor schließlich die Medizin gegen diese Tunnelkrankheit erfunden habe.



Carlo Garavaglia. An einem Sonntagnachmittag kamen wir zu seiner Siedlung draußen vor Biase. «Non c'è niente di nuovo», sagt er bei Rosa Maggiotti drin in Biase. Rosa Maggiotti ist seine Tochter. — Unterwegs sahen wir in der unteren Anenz, sehr sauber, einen schönen, alten Mann, der eine unbeschreibliche Weise hat, sich zu bewegen. Der Sohn, der 32 Jahren Dienste der Bahn stand, an der Gotthardstrecke, ist derzeit sehr erkrankt, wenn sie tranken, erzählte auch vom Krankenhaus der Favre-Unternehmung und davon, daß ein italienischer Professor schließlich die Medizin gegen diese Tunnelkrankheit erfunden habe.



Aquillario Poggiali steigt die Treppe seines Hauses herunter, 78 Jahre alt. In Giubiasco ist's. Er ist erblindet. Kaum hörte er unser Anliegen, als er aufs lebhafte zu erzählen begann. Vom Tunnelbau, bei dem er als «minatore» arbeitete. Viele Jahre lang. Wieviel Fels hat er weggesprengt? Er sah Favre, sah Favres schwarze Pferde, seine Kutsche, seinen grauen Anzug. Er weiß die Namen der Ingenieure, der ersten Stationsvorstände an der Gotthardstrecke. Seine Augen sehen uns nicht, aber mit erhobenem Haupt schildert er uns das Aussehen des ersten Zugs der Gotthardbahn. Er schimpft laut heraus, wenn ihm ein Name nicht gleich gegenwärtig ist. Er weiß, daß er einst zusammen mit fünf Lokomotiven und vielen Arbeitern eine Brücke probbelasten half, und daß er damals 68 Kilo wog. Jetzt hat er Pension, raucht gern seine lange Pfeife. Seine Frau ist auch bei ihm, und sie bezahlen Fr. 8.50 Miete für ihre Behausung in Giubiasco.

Eisenbahnbüros, der diese seine Idee mit einem woßdurchdrücklichen Gutachten belegte. Gleichzeitig sprach sich auch der tessinische Oberingenieur Lucchini für eine solche Bahn aus.

Während man in der Ostschweiz am Lukmanier festhielt, in der Westschweiz aber eine *Simplonbahn* anstrebt, begeisterte man sich in der Zentralschweiz und auch in Basel für das Gotthard-Projekt, zu dessen Besprechung 1853 in Luzern eine von acht Kantonen besuchte erste Konferenz stattfand. Aber erst acht Jahre später bildeten die Kantonsregierungen der Mittelschweiz und das Direktorium der schweizerischen Centralbahn ein Komitee für das Gotthardunternehmen, dem 1861 auch die französische Ostbahn beitrat. Nun erreichte ein bereits jahrelang auch in Presse und Broschüren geführter Kampf zwischen Lukmanieristen und Gotthardisten seinen Höhepunkt. Die Position der letzteren wurde wesentlich gefestigt durch die Gründung der *Gotthardvereinigung*, der mit Zürich 15 Kantone und mit der Nordostbahn nun zwei der größten Bahngesellschaften der Schweiz angehörten. In Bern erklärte Jakob Stämpfli, daß man schließlich nicht nur Berner, sondern auch Schweizer sei, und ihm ist es zu danken, daß das gar nicht ungeschickte bernische *Grimselpunkt* fallengelassen wurde, und daß der Kanton Bern dann doch das Gotthardunternehmen unterstützte. Der Tessin schwankte zwischen Lukmanier und Gotthard, entschied sich dann aber für den letzteren.

1869 gab der norddeutsche Gesandte in Bern die Erklärung ab, daß der *norddeutsche Bund* im Verein mit Italien sich definitiv und ausschließlich für den Gotthard einzelse. Auch *Italien, Baden und Württemberg* erklärten, nur das Gotthardunternehmen unterstützen zu können. Der Bundesrat gab den Kantonen hiervon Kenntnis und lud die Regierungen von Deutschland und Italien noch im selben Jahre zu einer Konferenz in Bern ein. Ein zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossener Staatsvertrag, dem 1871 auch das Deutsche Reich beitrat, sah den Bau folgender Linien vor: Luzern-Küsnacht-Immensee-Goldau; Zug-St. Adrian-Goldau; Goldau-Flüelen-Göschenen-Biasca-Bellinzona; Bellinzona-Lugano-Chiasso; Bellinzona-Magadino-italienische Grenze mit Zweigbahn von Cadenazzo nach Locarno. Ein erstmaliger Subventionsbetrag wurde auf 85 Millionen Franken festgesetzt; davon übernahm die Schweiz 20 Millionen, Italien 45 Millionen, das Deutsche Reich 20 Millionen. Den beiden späteren Direktionspräsidenten, Nationalrat Dr. Alfred Escher in Zürich und Regierungsrat J. Zingg in Luzern, gelang es in ausdauernd und mit Geschick geführten Verhandlungen, die Beschaffung des Gesellschaftskapitals von 102 Millionen Franken zu sichern. Viel ist auch dem politischen Einfluß und dem diplomatischen Geschick des damaligen Vorstehers des Eisenbahndepartements, Bundesrat Dr. Emil Welti, zu verdanken; er war es auch, der die Schwierigkeiten der Nachfinanzierung überwand. —

Die tessinischen Talbahnen waren bereits Ende 1874 im Betrieb. Am 28. Februar 1880 durchlief die Schweiz die frohe Kunde von dem am selben Tage mittags 11 Uhr 15 Minuten erfolgten *Durchschlag des Gotthardtunnel-Richtstollens*. Nach acht Jahren mühseliger Arbeit war das gewaltige Gotthardmassiv in einer Länge von fast 13 km durchstochen, ein Ereignis, das allenthalben mit Glockengeläute und Böllerschüssen gefeiert wurde. Bei der Direktion der Gotthardbahn liefen Glückwunschkdepeschen der Kantonsregierungen, des deutschen Kaisers und des Königs von Italien ein. Am 1. März fand die feierliche Verteilung der von der Eidgenossenschaft und der Direktion der Gotthardbahn gestifteten Denkmünzen an die Tunnelarbeiter statt. — Es war Tag und Nacht und zuletzt bei einer Temperatur von 34 Grad Celsius gearbeitet worden. Zur Erstellung der Tunnelröhre mußten dann rund 900 000 m³ Felsen ausgebrochen werden, was einen Gesamtverbrauch an Dynamit von rund 1000 Tonnen erforderte. Während der Gesamtdauer des Tunnelbaues hatten giftige Gase, Explosionsen und andere Unfälle insgesamt 177 Todesopfer zur Folge. (Der gesamte Bahnbau verursachte durch Unfälle 310 Todesfälle.)

Louis Favre, der Erbauer des Gotthardtunnels, Seele und Leiter des gewaltigen Unternehmens, durfte die Krönung seines Werkes nicht mehr erleben; im Tunnel, auf der Seite von Göschenen, hatte am 19. Juli 1879 ein Schlaganfall seinem arbeits- und erfolgreichen Leben ein Ende gesetzt.

Am 21., 22. und 23. Mai 1882 wurde die Gotthardbahn als «eine neue Völkerstraße» mit Kanonen- und Böllerschüssen, mit Glockengeläut und Feuerwerk, mit schweizerischem, italienischem und deutschem Flaggen- und Wappenschmuck, mit begränzten Lokomotiven und stürmischem Evvivas, mit verschiedenen Banketten, zahlreichen Reden und Toasten feierlich eingeweiht. «Die Begrüßung in der Innerschweiz war, dem Hirtencharakter des Volkes angemessen, eine gemessene, ja frostige; um so voller machte sich der Festjubel in den transalpinen Landschaften und Eisenbahnstationen Luft... Der Festjubel nahm immer mächtigere Impulse an, je mehr wir uns Mailand näherten, um hier vollends in einem brausenden, fast möchte ich sagen Wagnerschen Finale auszutonen», schrieb Redaktor K. Eggenchwyl über die Fahrt des Festzuges im «Bund». — F. A. V.