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: 28.11.2025

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





Bartolomikus Gamma, der Eljährige Bergüller, Stralher, Gemigliger und Bauer von Gliedenen, seig uns die Paulse oben an den Gliedenberbegen, wo jerolin nährlichterweite die Feutr bennnen, die bei der auronamidien Taunselberungung als Spalle deitig wurze. Der wer den jehrt, bevoer namm dem Tumselbus legenanDer leven bematten in normhelten Nedenen. Eins besorgen Gamme, met den Begein unt der den Spek den der Speken der der Speken der Spe





DIE GOTTHARD-VETERAL

Am 1. Juni 1882 ist der erste Eisenbahnzug von Luzern nach Chiasso durch den Goffhard gefahren. Ueber eine Strecke von 276 Kilometer Länge!
Durch das Wunderwerk des großen Tunnels hindurch. Ueber fast hundert Brücken hin! An der Strecke standen überall jubelnde, begeisterte
Menschen. Eitnzig Jahre ist es her. Heuer am 1. Juni werden die Bundesbahnen diesen Gedäkfnistag ledich begehen. — Wer wird noch dabei
sein von jenen, die den ersten Zug bejübelten! Wer von den Arbeitern allen, die zu Tausenden an dem Werke mithalfen! Einige hunder! leben
noch in den Dörfern längs der Bahn, die ein wenig ihrer Hände Werk ist. Die Aeltesten unter ihnen haben wie bsucht, haben mit ihnen gesprochen,
haben sie für unsere Leser und zur Feier des Goffhard-Jubiläums im Bilde festgehalten. — Sonderaufnahmen für die -Zürcher Jilustrierke von Paul Sen



ahrzehntelang wurde die Verwirklichung des Gedankens, den Norden mit dem Süden Europas auf direktestem, durch das zentralschweizerische Alpenmassiv führendem Schienenwege zu verbinden, erst durch unüberwindlich erscheinende Hindernisse, dann durch die erbitterte Rivalität verschiedener Projekte verzögert. 1845 bildete sich in Turin für den Bau einer von Oberst La Nicca in Chur an-

geregten Alpenbahn über den Lukmanier eine Gesellschaft, deren Bemühungen erfolglos blieben. Eine 1853 gegründete zweite Gesellschaft vollendete 1862 die als erster Teil eines solchen Projektes gedachten Strecken Rorschach-Chur-Wesen-Rapperswil; die Alpenbahn selbst aber verblieb im Stadium der Untersuchung. Die vom Bundesrat im Jahre 1850 als Experten für ein Gutachten über die Entwicklung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes berufenen englischen Sachverständigen Steffenson und Swinburne sprachen sich gegen das Lukmanier-Projekt aus. 1851 beauftragten Preußen, Piemont und die Schweiz eine Expertenkommission mit der Prüfung der Frage, auf welchem Wege die deutschen Eisenbahnen mit den piemontesischen am zweckmäßigsten verbunden werden könnten. Im Bericht dieser Kommission taucht zum erstenmal die Idee einer Gotthardbahn auf, und zwar war es der schweizerische Experte, Ingenieur G. Koller, Chef des



Paolo Prina in Airolo ist 81 Jahre alt. Er sägt auch noch Holz. Airolo scheint ein gesundes Klima zu haben. Nach Eröffnung der Bahn war er Streckenwätere, hernach Vorarbeiter. Von 1882 bis 1912 hat er geinen Dieur von der Saxion Airolo bis





Diese des Ahm finden wir im Ospelale Sta. Crocc in Fisido. Sie zählen zusummen 255 Jahre. In der Mitte geht der Stelling Staffanden Schwerzie Jahr.

Stelling Staffanden Schwerzie Jahr.

Stelling Staffanden Schwerzie Jahr.

Stelling Staffanden Schwerzie Jahren Staffanden Staf



Aquilario Poggiaft steigt die Treppe seines Hauses herunter, 78 Jahre alt. In Giubiasco ist's. Er ist erblindet. Kaum hörte er unser Anliegen, als er aufs lebhafteste zu erzählen begann. Vom Tunnelbau, bei dem er als «minatore» arbeitete. Viole Jahre lang, Wieviel Fels hat er weggespengt? If rah Favre, sih Favres schwarze Pferde, seine Kutsche, seinen grauen Anzug. Er weiß die Namen der Ingenieure, der ersten Stationsvorstünde an der Gottarhaftschee. Seine Augen sehen uns nicht, aber mit erhobenem Haupte 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 probebelsten halt, 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

Eisenbahnbureaus, der diese seine Idee mit einem wohldurchdachten 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 anstrebte, 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 Höhe-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 Grimselprojekt 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

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 einsetze. Auch Italien, Baden und Württemberg erklärten, nur das Gotthardunternehmen unterstützen zu können. Der Bundesrat gab den Kantonen hievon 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-Küßnacht-Immensee-Goldau; Zug-St. Adrian-Goldau; Goldau-Flüelen-Göschenen-Biasca-Bellinzona; Bellinzona-Lugano-Chiasso; Bellinzona-Magadina-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 Geschiek des damaligen Vorstehers des Eisenbahndepartemens, Bundesrat Dr. Emil Welti, zu verdanken; er war es auch, der die Schwierigkeiten der Nachfinanzierung überwand. -

Die tessinischen Talbahnen waren breits 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 Böllerschüssen gefeiert wurde. Bei der Direktion der Gotthardbahn liefen Glückwunschdepeschen 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, Explo-sionen 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 bekränzten Lokomotiven und stürmischen 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 auszutosen», schrieb Redaktor K. Eggenschwyler über die Fahrt des Festzuges im «Bund».

F. A. V.