

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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





**Aquilaro Poggiati** 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. 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 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 probebelasten 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.

Eisenbahnbureaus, der diese seine Idee mit einem wohlgedachten 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 beitrug. 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 *Grimselfprojekt* 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 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 beitrug, sah den Bau folgender Linien vor: Luzern-Küßnacht-Immensee-Goldau; Zug-St. Adrian-Goldau; Goldau-Flielen-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 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 durchstoßen, ein Ereignis, das allenthalben mit Glockengeläute und Böllerschüssen gefeiert wurde. Bei der Direktion der Gotthardbahn liefen Glückwunschedeschen 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 m<sup>3</sup> Felsen ausgebrochen werden, was einen Gesamtverbrauch an Dynamit von rund 1000 Tonnen erforderte. Während der Gesamtdauer des Tunnelbaues hatten giftige Gase, Explosionen 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 Euvivas, 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. Eggen-schwylter über die Fahrt des Festzuges im «Bund». F. A. V.