

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgeber: F. Pieth
Band: - (1914)
Heft: 4

Nachruf: Oberingenieur Giovanni Gilli : 1847-1913
Autor: [s.n.]

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: 16.05.2025

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

neue Verfassung von den Gemeinden angenommen und damit war gesagt: Wir bleiben Schweizer.

Einzelne Punkte der Verfassung gaben Stoff zu mancher nachträglichen Bestimmung und Abänderung. Eine derselben machte dem i. J. 1814 aus der alten Verfassung wieder aufgenommenen Wechsel im Versammlungsort des Großen Rates zwischen Chur, Ilanz und Davos ein Ende und bestimmte Chur als alleinigen Ort des Zusammentritts.*)

Erst i. J. 1820 ward die Verfassung als ganz vollständig erklärt und in das eidgenössische Archiv niedergelegt. Der damalige erste Gesandte J. Fr. von Tscharner übergab dieses Aktenstück mit der Bemerkung: „Unser Stand hat sich zwar etwas lange Zeit genommen, um diese Verfassung zu vollenden; es mag aber leicht sich fügen, daß sie auch länger hält, als manche andere, mit der man viel schneller fertig geworden.“

Diese Verfassung war auch mit wenig Modifikationen die nämliche, unter welcher der Freistaat jahrhundertlang bestanden und die bis heute sich bewährte, tiefe Wurzeln in der Anhänglichkeit des Volkes geschlagen, so daß die Mehrheit dieses Volkes sich auch in neuester Zeit bei Wahlen und Abstimmungen unbewußt aber doch gerecht nach den Grundsätzen jener alten Verfassung richtet.

† Oberingenieur Giovanni Gilli**)

1847—1913.

In Chur ist am 25. November 1913 nach langer Krankheit G. Gilli, Oberingenieur der Rhätischen Bahn, gestorben. Ein unheilbares Magenleiden hatte ihn seit dem Sommer von der Arbeit ferngehalten, und schon bei der Feier, die in Zuoz anläßlich der Eröffnung der Linie Bevers-Schuls am 1. Juli 1913 stattfand, konnte Präsident A. v. Planta dem Initianten und unentwegten Förderer der Albulabahn die Grüße und Anerkennung der Festgemeinde von seinem Heimatort aus nur in die Ferne entbieten.

*) Röder, S. 87.

**) Dieser Nekrolog ist in der Hauptsache identisch mit demjenigen, den Herr Redaktor A. Jegher in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 6. Dezember 1913 veröffentlicht hat. Er konnte indes durch eine Reihe von Daten ergänzt werden, die der Herausgeber den Herren Oberingenieur P. Saluz, Direktor A. Schucan und Ingenieur Corradini verdankt.

G. Gilli wurde am 7. November 1847 in Reggio d'Emilia in Oberitalien geboren, wo er seine ersten Jahre zubrachte. Im siebenten Lebensjahre wurde er infolge des Todes seiner Mutter der Obhut seiner Großmutter in Zuoz übergeben, wo er die Volksschule besuchte. Von da weg kam er in die damals sehr angesehene Bendersche Knabenerziehungsanstalt zu Weinheim an der Bergstraße im Großherzogtum Baden und trat nach Abschluß seiner Mittelschulbildung an der Zürcher Kantonsschule, im Oktober 1865 in die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich ein, an der er im Herbst 1868 das Diplom als Bauingenieur erwarb.

Seine praktische Betätigung führte Gilli zunächst nach Pirmasens in Rheinbayern, wo er bis 1870 als Assistent des Bezirksbauschaffners arbeitete. In den Jahren 1871 bis 1873 war er beim Bau der Ungarischen Ostbahn in Karlsburg und Kronstadt in Siebenbürgen, dann von 1873 bis 1875 als Ingenieur der Schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen in Biel tätig. Im Jahre 1875 arbeitete Gilli unter Oberingenieur Gränicher an den Studien für eine Bahnverbindung von Genf nach Annemasse (Savoyen). Von da zog es ihn wieder in seine engere Heimat, wo er in dem kantonalen Bauamte Graubündens Stellung fand. Im Dienste des Kantons betätigte er sich 1876/77 als Bauingenieur beim Bau der Lukmanierstraße, 1878/79 als solcher beim Bau der Lugnezerstraße, 1880—1882 beim Bau der Bonaduz-Versam-Ilanzerstraße. 1883—1888 war Gilli Bezirksingenieur des 5. Bezirks mit Sitz in Davos. Von Ende des Jahres 1888 bis Ende 1890 wirkte er als Stadtingenieur in Chur. 1890—1891 beschäftigte er sich privatim mit der Ausarbeitung eines Projektes für die Albulabahn, für welche er die Konzession erworben hatte. Im Jahre 1891 wurde er zum Adjunkten des kantonalen Oberingenieurs und 1893 zum Oberingenieur des Kantons Graubünden gewählt, in welcher Stelle er bis 1898 wirkte. In diesem Jahre ging er in die Dienste der Rhätischen Bahn über, zunächst als Adjunkt des Oberingenieurs, und seit 1903 als Oberingenieur für den Betrieb, eine Stellung, die er dann bis zu seinem Ableben eingenommen hat.

Wer die große Arbeit zu beurteilen vermag, die der Oberingenieur des Kantons Graubünden bei Instandhaltung und bei Neuanlage der mannigfachen Bauwerke im Straßen- und Wasserbau zu bewältigen hat, desgleichen seine Inanspruchnahme infolge der verschiedenen Eisenbahnfragen, über die in der Zeit

von Gillis Amtsführung zu verhandeln war, und wer sodann einen Einblick hat in die zahlreichen Geschäfte, die der Ausbau der bestehenden Linien und die rasche Ausdehnung des Netzes, sowie das stete Anwachsen des Verkehrs auf der Rhätischen Bahn für deren Oberingenieur mit sich brachte, kann die große Summe von Arbeit ermessen, die Gilli in diesen zwei Stellungen zu bewältigen hatte. Dazu gesellte sich seine besonders intensive Beteiligung bei der Frage der Bahnverbindung nach dem Engadin. Dem Großteil unserer Leser ist der Kampf noch lebhaft im Gedächtnis zwischen den Vertretern der Fortsetzung der Landquart-Davoser-Bahn ins Engadin über den Scaletta und der andern Gruppe, die eine zentrale Verbindung des Engadins mit den übrigen Kantonsteilen durch eine Albulabahn erstrebte. An der Spitze der letztern stand Gilli, der Projekte dafür aufstellte und als erster sich um die Konzession für eine Albulabahn bewarb. Seinen Bestrebungen und seiner ausdauernden Arbeit ist es mit zu danken, wenn die glückliche Lösung in der Weise erfolgt ist, der wir uns heute erfreuen und die dem weitem Ausbau des bündnerischen Eisenbahnnetzes sehr zu statuten gekommen ist.

Wenn es Gilli gelungen ist, dieses volle Maß von Arbeit glücklich zu bewältigen, dankte er solches neben seinen gründlichen Fachkenntnissen und in verschiedenen Ländern gesammelten Erfahrungen, dem auf allgemeiner Bildung beruhenden, vornehmen Wesen, das ihn besonders auszeichnete und den Verkehr mit ihm für Kollegen und nicht minder für Untergebene und Arbeiter zu einem allezeit ersprießlichen und erfreulichen gestaltete. Man empfand sofort, daß seine Auffassungen und Entschlüsse wohl erwogen seien und fügte sich demgemäß darein, wenn er mit Entschiedenheit daran festzuhalten pflegte. Sein Gerechtigkeitssinn zeigte sich auch im Verkehr mit den Unternehmern, die seine loyale und doch exakte Vertragsdurchführung stets zu loben wußten.

Wenn er auch in öffentlichen Dingen meist Zurückhaltung zu üben pflegte, so hat er doch seinen Mitbürgern auch neben seiner beruflichen Tätigkeit manche Dienste geleistet, für die sie ihm Dank wissen.

Unter seinen Kollegen und Fachgenossen sodann genoß der aufrechte Mann das beste Ansehen. Der bündnerische Ingenieur- und Architektenverein, dessen Tätigkeit Gilli mehrfach durch Vorträge und auch publizistisch gefördert hat, vertraute ihm

durch viele Jahre die Leitung seiner Geschäfte an, und auch der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule hat er als langjähriges Mitglied des Ausschusses gerne seine Arbeit gewidmet. So werden außer den vielen persönlichen Freunden, die er zählte, auch weitere Kreise seiner Fachgenossen das Bild des lieben Heimgegangenen in bestem, treuem Andenken bewahren.*)

Chronik für den Monat März 1914.

C. Coaz.

1. Bei den Ständeratswahlen wurden die Ständeräte Dr. F. Brügger mit 11 655 Stimmen und A. Laely mit 11 198 Stimmen wiedergewählt.

— In St. Moritz hält die Sektion Oberengadin der „Union Helvetia“ unter großer Beteiligung ihre Abschiedsfeier ab. Diese Union ist ein Verein von Hotelangestellten schweizerischer Nationalität mit Sektionen in der Schweiz und im Ausland. Sie zählt heute 4600 Mitglieder und hat ein Vermögen von 721 000 Fr. Ihr Zweck ist die Stellenvermittlung, der berufliche Unterricht, die Unterstützung der Mitglieder und deren Angehörigen nach verschiedenen Richtungen.

— In Chur ist eine Sektion Graubünden des Allgemeinen Schweizerischen Jagdschutz-Vereins gegründet worden.

— In Thusis hält der Kantonale Feuerwehrverband seine Delegiertenversammlung ab.

— In der Religiös-freisinnigen Vereinigung Chur spricht Pfarrer P. Walser in einem dritten Vortrag über „Was ist uns Jesus heute?“

— Vom Männerchor Haldenstein wird das Volksstück „Der letzte Postillon vom St. Gotthard“ von U. Farner aufgeführt.

— Die Beverser veranstalten eine Schlitteda nach Maloja, alten Kostümen und in alten Schlitten mit entsprechendem Gespann.

2. In Saas stirbt im Alter von 53 Jahren Simon Peter Flury, Inhaber eines altbewährten Geschäftshauses für Weinhandel in Chur,

*) Von fachwissenschaftlichen Arbeiten Gillis sind uns bekannt:

1. Die Wasserversorgung der Stadt Chur mit den Ergebnissen des ersten Betriebsjahres. Bericht an den Stadtrat. Chur, 1890.

2. Zur bündnerischen Eisenbahnfrage. Schmalspur oder Normalbahn? (1897.)

3. Das Straßennetz des Kantons Graubünden. SA. Chur, 1898.

4. (In Verbindung mit J. Corradini und M. Versell): Flußkorrekturen und Wildbachverbauungen in Graubünden. (1903.)

5. Gutachten über eine elektrische Bahn durch das Schanfigg von Chur nach Arosa. Im Auftrag des Initiativkomitees. Chur, 1910.