

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 6 (1932)
Heft: 5: Jubiläumsnummer zum 50-jährigen Betrieb der Gotthardbahn

Artikel: Die leitenden Männer der Gotthardbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780334>

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

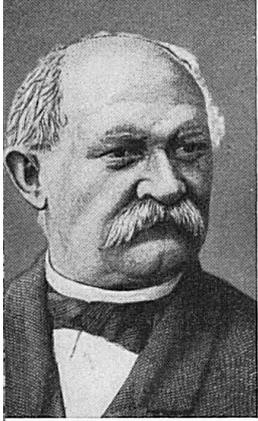
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

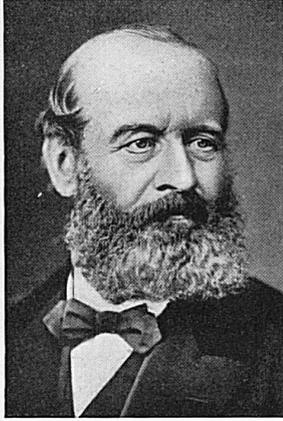
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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



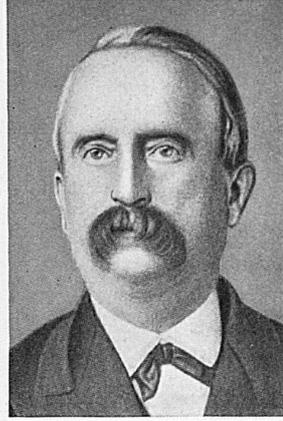
Bundesrat Welti



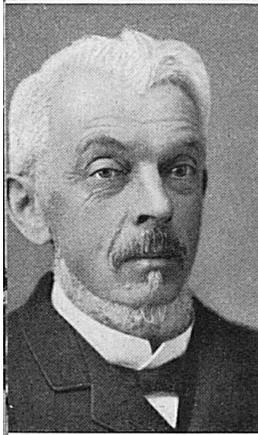
Alfred Escher



Louis Favre



Bundesrat Stämpfli



Josef Zingg



Ing. Luchini



Ing. Koller



Ing. Wetli



Oberingenieur Gerwig



Oberingenieur Hellweg



Ing. Gelpke



Oberingenieur Bridel

Die leitenden der Gott-

Bundesrat Emil Welti leitete als Bundespräsident 1869 die entscheidenden Verhandlungen der Gotthardstaaten an der internationalen Konferenz in Bern. Alfred Escher von Zürich, der eigentliche Urheber des grossen Werkes und Präsident des Gotthardkomitees, ein Genie der Arbeit und der Organisation, trat 1871 als Präsident der Gotthardbahngesellschaft an die Spitze der ganzen Unternehmung. Der Genfer Louis Favre, der Schöpfer des Gotthardtunnels, erlag am 19. Juli im Stollen einem Herzschlag. Der Berner Bundesrat Stämpfli erkannte klar die Notwendigkeit zum Verzicht auf das Grimselprojekt: „Zuerst sind wir Eidgenossen, dann Berner!“ Der Luzerner

Der Durchschlag

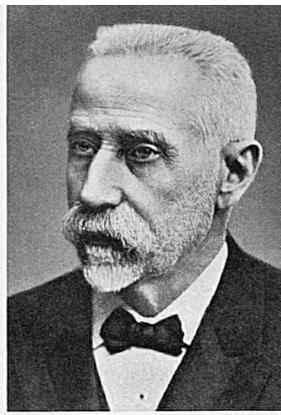
Ing. Koppe erzählt: „Wir sassen in Göschenen im ‚Rössli‘ nach dem Essen an der gemeinsamen Tafel in lebhafter Unterhaltung, als ein Arbeiter dem Vorstande der Unternehmung, Sektions-Ingenieur Stockalper, einen Zettel mit einer Meldung aus dem Tunnel brachte. Plötzlich trat allgemeine Stille ein, da Stockalper sich erhob und die Worte hervorstiess: ‚Messieurs, la sonde a passé!‘ Das grosse Ereignis war geschehen, der sondierende Bohrer der Südseite hatte die letzte Scheidewand durchbrochen! Erschrocken waren die gerade vor Ort befindlichen Arbeiter bei seinem plötzlichen Durchbruche zurückgewichen, dann hatten sie laut aufjubelnd den zuckenden Bohrer festzuhalten und an sich zu ziehen gesucht, an dem erhitzten Eisen sich aber die Hände verbrannt und ihn wieder freigeben müssen! Das war die Botschaft, die Stockalper uns vorlas, und kaum hatte er geendigt, als draussen Böllerschüsse ertönten, alle Dampf- und Luftpfeifen der Lokomotiven und Kompressoren losbrachen und unter dem Jauchzen und Schreien der Arbeiter ein Getöse erscholl, das donnernd von den Bergen in dem engen Gebirgstale widerhallte und uns alle mit forttriss.“

Männer hardbahn

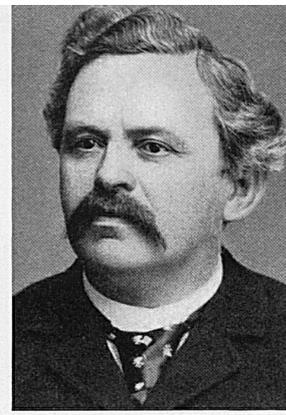
Joseph Zingg, neben Escher der grosse Organisator, war erst Vizepräsident und 1879—1890 Präsident der Direktion. Ingenieur Lucchini trat zuerst für eine Normalbahn mit Kehrtunnels ein. Ingenieur Koller gab das erste Gutachten zugunsten des Gotthard ab. Von Ing. Wetli wurde 1862 ein Generalprojekt der Linienführung ausgearbeitet. Gerwig, Hellwig und Bridel leiteten den Bau als Oberingenieure. Gelpke bestimmte die Axe des grossen Tunnels. Es folgt die Reihe der Direktoren seit der Eröffnung. Beim Durchschlag hatte Lusser, damals Ingenieur auf der Südseite, die glückliche Idee, Favres Bildnis zuerst das Sondelloch passieren zu lassen.



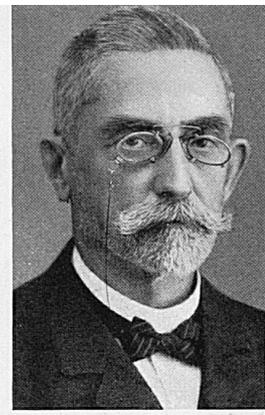
Severin Stoffel



Hermann Dietler



Friedrich Wüest



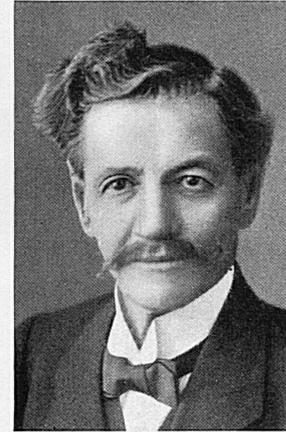
Anton Schrafl



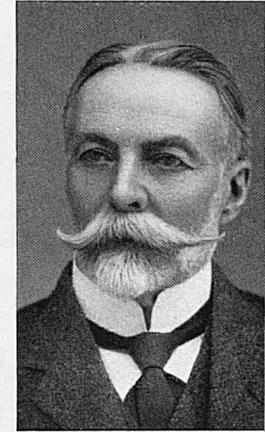
Josef Zingg



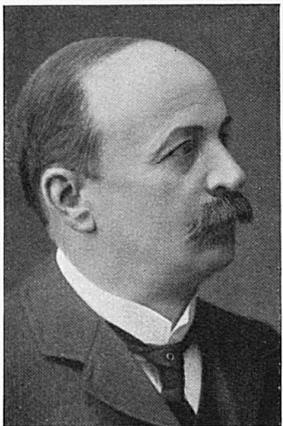
Rinaldo Simen



Franz Lusser



Theodor Siegfried



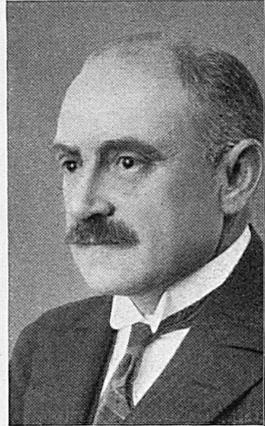
Louis Murset



Anton Schrafl



Hans Etter



Eugen Labhardt

Nach sieben Jahren und fünf Monaten angestrenzter Arbeit bei Tag und bei Nacht durchbrach am Samstag, den 28. Februar, abends 6 $\frac{3}{4}$ Uhr, der erste Bohrer von der Südseite her die Scheidewand. Die Mineure überreichten ihren Kameraden auf der Nordseite durch die kleine Öffnung in einer Blechkapsel die Photographie Favres mit der Aufschrift: „Wer wäre würdiger gewesen, als erster die Schwelle zu überschreiten als Favre, der seinen Mitarbeitern Meister, Freund und Vater war. Es lebe der Gotthard!“ Sonntag, den 29. Februar, erfolgte der Durchschlag. Sogleich stellte sich ein starker Luftstrom von Norden nach Süden ein... Arbeiter und Ingenieure umarmten sich. Alle waren von dem feierlichen Moment tief ergriffen. Der Triumph war vollständig; von blossen Auge konnte man keine Abweichung bemerken, so genau trafen die beiden Stollen aufeinander. – Am Montag, mittags 1 Uhr, führte ein Extrazug die Gäste von Göschenen nach Airolo zum Bankett in den geschmückten Maschinenhallen und Telegramme trugen in alle Welt die Kunde: „Der Gotthardtunnel ist durchbrochen!“