

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 61/62 (1913)
Heft: 23

Nachruf: Gilli, Giovanni

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: 15.10.2024

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

denn die Industrie wüsste heute schon, auf Ausführung welchen Systems definitiv zu rechnen ist und könnte demgemäss ihr gesamtes technisches Können aufs Aeusserste konzentrieren.“¹⁾

Der Wortlaut des vom Verwaltungsrat einstimmig gefassten Beschlusses ist der folgende:

„1. Der Verwaltungsrat genehmigt das vorliegende Projekt der Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona und bewilligt für die Erstellung der festen Anlagen, für die Anschaffung von Heizwagen und elektrischen Heizausrüstungen, von Mobilien und Gerätschaften, sowie für die Massnahmen beim Uebergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb einen Kredit von 38 500 000 Fr., dazu für die Abschreibung untergeordneter Anlagen 290 000 Fr.

2. Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion, an dem Projekte diejenigen Aenderungen vorzunehmen, welche bis zur Ausführung oder während derselben als notwendig erachtet werden sollten, vorausgesetzt, dass dadurch keine wesentlichen Mehrkosten entstehen.“

Da das nach Absatz 1 genehmigte Projekt in seinen Grundzügen, also auch hinsichtlich der Systemfrage, festgelegt und vom Verwaltungsrat genehmigt ist, kann Artikel 2 logischerweise offenbar nur bezwecken, der Generaldirektion in untergeordneten Dingen die zur Ausführung unerlässliche Bewegungsfreiheit zu gewähren.

A. J.

† Giovanni Gilli.

In Chur ist am 25. November d. J. nach langer Krankheit unser geschätzter Kollege und Freund 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 d. J. stattfand, konnte Präsident A. v. Planta dem Initiaten und unentwegten Förderer der Albulabahn die Grüsse und Anerkennung der Festgemeinde von seinem Heimatort aus nur in die Ferne entbieten.

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 und trat, nach Abschluss seiner Mittelschulbildung an der Zürcher Kantonsschule, im Oktober 1865 in die Eidg. Technische Hochschule in Zürich ein, an der er im Herbst 1868 das Diplom als Bauingenieur erwarb.

Seine praktische Betätigung führte Gilli zunächst nach Pirmasens, 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 in Biel tätig. Von da zog es ihn wieder in seine engere Heimat, und er fand in dem kantonalen Bauamte Graubündens

¹⁾ Auch von auswärts nimmt man lebhaftes Interesse an diesen Verhandlungen der S. B. B. So hat die *Frankfurter Zeitung* schon im Abendblatt des 26. November einen längeren Bericht darüber gebracht, dessen Schlusssatz einschliesslich eines Druckfehlers von ungewollter Komik und der Anführungszeichen so abgefasst ist:

Als elektrisches Fraktionssystem schlägt die Generaldirektion das *Einphasen-system* vor, ohne dabei „die Wahl eines bestimmten Systems endgültig proklamieren zu wollen.“

Stellung. Er war in der Zeit, als Davos den mächtigen Aufschwung zu nehmen begann und die Landquart-Davos-Bahn erbaut wurde, Bezirksingenieur dasebst. Im Jahre 1891 wurde er, nach vorübergehender Tätigkeit als Stadtingenieur von Chur, 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 Ingenieur und seit 1903 als Oberingenieur der Direktion, eine Stellung, die er 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 die 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 ausdauernder 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 statten 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 Architekten-Verein, 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 Eidg. 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 unserer Fachgenossen das Bild des lieben Heimgegangenen in bestem, treuem Andenken bewahren.



Giovanni Gilli,

Oberingenieur der Rhätischen Bahn.

Geb. 7. Nov. 1847.

Gest. 25. Nov. 1913.