



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Geschichte der Gotthardbahn : (Schluß.)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Sprachgebietes mit allen gesetzlichen Mitteln und „Besserung der wirtschaftlichen Zustände in dem Sinne, daß bei gleichzeitiger Entlastung des Mittelstandes und ausgiebiger Heranziehung des beweglichen Kapitals zur Steuerleistung durch umfassende Reformen nach dem Vorbilde der Bismarckschen den produzierenden Klassen der Ertrag ihres Fleißes gewährleistet und jedem ehrlich arbeitenden Staatsbürger ein menschenwürdiges Dasein bis an sein Lebensende gesichert werde.“ Der Schluß lautet: „Das deutschnationale Bekenntnis ist ein freisinniges; es schließt jedoch den doktrinären Liberalismus aus, welcher sich als Selbstzweck hinstellt, als eine internationale Macht gelten will und den nationalen Gedanken in ein untergeordnetes Verhältnis bringt.“

Wir halten die angeführten Ansichten und Absichten für gesund und, wenn sie im deutschösterreichischen Volke Gehör finden, für wohlgeeignet, mit einigen Ergänzungen, welche die Wege und Mittel zur Verwirklichung anzugeben hätten, zu befriedigender Auseinandersetzung der Nationalitäten und zu einer Befestigung der Deutschen zu führen oder doch die Bahn hierzu vorzubereiten. Sedenfalls aber begegnen wir hier erwachender Selbsterkenntnis und ehrlichem Willen, der Unterstützung verdient. Selbstverständlich gilt letzteres von allen Aktionen, mit denen die alte Partei aufrichtig und ohne Hintergedanken gleichfalls für deutsche Ziele eintreten wollte. Denn es handelt sich hier nicht um einzelne Parteien, sondern um das, worin alle einig sind, und was nur von den einen vor allem, von den andern erst an zweiter Stelle erstrebt wird.



Die Geschichte der Gotthardbahn.

(Schluß.)



ur Vorbereitung des Tunnelbaues hatte das Komitee der Gotthardvereinigung schon umfassende Vorarbeiten machen lassen. Diese bildeten die Grundlage, auf welcher am 5. April 1872 die Direktion der Gotthardbahn eine Konkurrenz ausschrieb für die Übernahme dieses Werkes. Von den sieben Bewerbern blieben schließlich nur zwei annehmbare übrig, eine italienische Gesellschaft und der Bauunternehmer Louis Favre in Genf. Letzterer erhielt den Vorzug, nicht allein weil sein Gebot das billigere war, sondern auch weil er persönlich eines seltenen Zutrauens, namentlich bei seinen Genfer Mitbürgern, sich erfreute. Diese hatten ihn auch in den Stand gesetzt, die geforderte große Kaution von acht Millionen Franken zu stellen.

Es ward also ein Vertrag mit L. Favre abgeschlossen, worin dieser die Herstellung des Tunnels innerhalb acht Jahren übernahm. Für jeden Tag früherer Vollendung sollte eine Prämie von 5000 Franken, für jeden Tag späterer Vollendung eine Strafe von 5000 Franken, und sobald die Verspätung mehr als sechs Monate betrüge, eine Strafe von 10 000 Franken gezahlt werden. Für die Beschaffung der Anstalten zur Ausführung der Arbeit („Installationen“) gewährte die Gesellschaft einen Vorschuß von 4 Millionen Franken, der am Schluß der Arbeit mit Zinsen zurückgezahlt werden sollte. Die Arbeit sollte nach einem aufzustellenden Programm fortgeführt werden. Allmonatlich sollte auf dieselbe nach einer ungefähren Abschätzung der Arbeiten, vorbehaltlich endgiltiger Berechnung, Zahlung geleistet werden. Für die Durchbrechung des Gebirges erhielt der Unternehmer einen festen Preis von 2800 Franken für den laufenden Meter, wogegen er die Gefahr aller sich etwa ergebenden Schwierigkeiten übernahm. Die Ausmauerung des Tunnels sollte für jede einzelne Strecke nach verschiedenen vorgesehenen Typen von der Bauleitung der Gesellschaft angeordnet, vom Unternehmer ausgeführt und darnach bezahlt werden. Man glaubte damals, es werde die Ausmauerung nur etwa für ein Drittel des Tunnels notwendig werden; während man schließlich dahin gelangte, den ganzen Tunnel auszumauern zu müssen.

Noch vor Vergabung des Tunnels hatte die Direktion die notwendigen Vorarbeiten, namentlich den Aushub der Voreinschnitte, in Regie begonnen. Am 12. September 1872 trat der Unternehmer in die Arbeit ein. Zunächst mußte eine Anzahl der notwendigen Installationen hergerichtet werden, die sich dann im Laufe der Zeit immer umfangreicher gestalteten. Maschinenhäuser für die Betriebsmaschinen, Werkstätten für die Reparatur der Maschinen, Arbeiterwohnungen, Wohnungs- und Geschäftsräume für die Beamten, Magazine für Pulver und Dynamit, Dynamitwärmehütten mußten erbaut, Zufahrtslinien von der Landstraße nach den Arbeitsstätten mußten gebahnt, Dienstbahnen mußten angelegt werden, auf welcher der Ausbruch durch besonders dafür gebaute Lokomotiven in immer weitere Entfernungen weggeschafft wurde. Um die Richtung des Tunnels zu sichern, mußten besondere Anlagen gemacht werden. Auf der Nordseite wurde zur Verlängerung der Visirlinie die Anlage eines 115 Meter langen Visirstollens mittels Durchbruches eines Bergvorkopfes notwendig. Außerdem wurden auf der Nordseite und der Südseite Observatorien errichtet, die durch einen Telegraphen mit dem Innern des Tunnels in Verbindung standen, und von denen aus im Anschluß an die astronomische Bestimmung der Tunnelachse die Einhaltung der Richtung überwacht wurde. Zu den obengedachten Gebäuden kamen im Laufe der nächsten Jahre noch hinzu: große Schmieden mit Hammerwerken, Magazinschuppen, Aufseherwohnungen, Kantinen und Krankenhäuser für die Arbeiter, Pferdebeställe u. s. w. Auf der Südseite ließ die Unternehmung sogar in einem ihr gehörigen Hause eine Schule errichten, in welcher die Kinder der Arbeiter unentgeltlichen Unterricht genossen.

Auch zu Korrekturen der Reuß in großem Maßstabe mußte der Unternehmer schreiten. *)

Bereits vom Montcenistunnel lagen Erfahrungen vor von den großen Vorzügen, welche Maschinenbohrung vor der Handarbeit bei einem derartigen Werke hat. Als Betriebsmittel für die Maschinenbohrung war gepresste Luft, als Betriebskraft waren die vorhandenen Wasserkräfte in Aussicht genommen. Da jedoch die Vorrichtungen für letztere nicht so schnell zu beschaffen waren, wurden — nachdem man sich kurze Zeit mit Handbohrung beholfen hatte — zunächst Dampfmaschinen aufgestellt. Vom 4. April 1873 an kam auf der Nordseite die Maschinenbohrung in regelmäßigen Gang. Die gepresste Luft wurde zunächst in einem großen eisernen Cylinder gesammelt und von da durch eiserne Röhren durch den Stollen bis etwa neun Meter vor der Stollenbrust geleitet. Dasselbst schloß sich ein starker Kautschukschlauch an, der die Luft in einen kleinern Behälter am Bohrgestelle führte. Aus diesem zweigten sich dünne Kautschukschläuche nach den einzelnen Bohrmaschinen ab.

Um auf der Nordseite die zum Maschinenbetriebe nötige Wasserkraft zu gewinnen, wurde das Wasser der Reuß zuerst durch einen gemauerten Kanal und dann durch 750 Meter lange große schmiedeeiserne Röhren nach dem Maschinengebäude geleitet, wo es die Turbinen trieb. Jede Turbine war für 320 Liter Wasser in der Sekunde und 80 Meter Gefälle berechnet, leistete eine Arbeit von 210 Pferdekraften und trieb eine Gruppe von drei Luftkompressionszylindern. Die drei Turbinen lieferten bei regelmäßigem Gange in jeder Minute 12 Kubikmeter auf 7 Atmosphären gepresste Luft. So war es anfangs; im Laufe der Jahre wurden die Maschinen noch erheblich vermehrt. Bereits im Oktober 1873 konnte mit der Wasserkraft zu arbeiten begonnen werden.

Auf der Südseite sollte der Tunnel nicht in gerader Linie, sondern in einer 145 Meter vom Portal beginnenden Kurve ausmünden. Man hielt jedoch für nötig, zunächst einen in gerader Linie gelegnen Richtungstunnel zu graben, und mit diesem wurde die Arbeit begonnen. Die provisorischen Einrichtungen für die Maschinenbohrung waren Ende Juni 1873 beendet. Am 24. November waren auch die Vorbereitungen für das in der Kurve liegende Endstück des Tunnels so weit getroffen, daß die Arbeit daran beginnen konnte. Für die definitive Einrichtung der Bohrung war das Wasser der Tremola bestimmt. Dasselbe wurde 440 Meter oberhalb der Tunnelmündung aus dem Bachbette abgeleitet und durch eiserne Röhren von 840 Meter Länge dem Maschinenhause zugeführt. Es arbeitete mit einer Druckhöhe von 180 Metern und 640 Liter Wasser in der Sekunde, leistete eine Arbeit von 276 Pferdekraften und war

*) Welche außerordentliche Aufwendungen bei diesem Werke nötig wurden, ergibt noch folgendes. Weil dem Dorfe Airolo durch die Tunnelarbeiten das gute Trinkwasser entzogen war, kaufte die Gotthardbahnverwaltung Quellen auf dem rechten Tessinufer und ließ deren Wasser in einer langen eisernen Leitung nach Airolo führen.

auf den Betrieb von 4 Tangentialrädern berechnet. Am Schlusse des Jahres 1873 war die Maschinenbohrung definitiv im Gange. Es zeigte sich jedoch bald, daß das Wasser der Tremola im Winter völlig unzureichend war. Und deshalb entschloß sich der Unternehmer im Jahre 1874, eine zweite Wasserleitung vom Tessin im Bedrettothale aus einer Entfernung von drei Kilometern anzulegen, welche eine Betriebskraft von über 1000 Pferden liefern sollte. Diese Leitung war nun aber wieder mehrfach Lawinen- und Felsstürzen ausgesetzt, erforderte häufige Ausbesserungen und arbeitete nur mit vielfachen Unterbrechungen. Fortwährend hatte die Betriebsleitung auf der Südseite mit Wassermangel zu kämpfen.

Auch die Maschinenwerkstätten auf beiden Seiten wurden für Maschinenbetrieb eingerichtet, und es wurden für dieselben besondere kleinere Wasserleitungen hergestellt.

Für die Arbeit im Tunnel, aus welchem das Erdreich in einem Querschnitt von 45,1 Meter auszuheben war, hatte der Unternehmer das sogenannte belgische System gewählt. Zuerst wurde im First des Tunnels, und zwar im Umfange von 7,7 Quadratmetern, ein Stollen getrieben (Firststollen). Dann wurde dieser Firststollen nach beiden Seiten im Umfange von 9,5 Quadratmetern erweitert (Calotte). Dann wurde in der Mitte bis zur Sohle des Tunnels im Umfange von 9,5 Quadratmetern ein Graben gezogen (Sohlenschlitz). Endlich wurde der Sohlenschlitz nach beiden Seiten im Umfange von 18,4 Quadratmetern erweitert (Strosse). Außerdem mußte in der Sohle des Tunnels ein Kanal für den Wasserablauf (Dohle) ausgehoben, auch mußten in gewissen Entfernungen im Verlaufe des Tunnels Nischen und Kammern angelegt werden. Den Ausgrabungsarbeiten hatte dann nach Anordnung der Bauleitung die Ausmauerung zu folgen, wobei sehr verschiedene Stärken sowohl der Gewölbe als der Widerlager zur Anwendung kamen.

Die Maschinenbohrung wurde anfangs nur in dem Firststollen angewendet. Im Laufe der Zeit wurde sie aber auch auf die Erweiterungsarbeiten, namentlich auf den Sohlenschlitz und die Calotte, ausgedehnt. Das Verfahren dabei war folgendes. Das Bohrgestelle, welches gewöhnlich sechs Bohrmaschinen trägt, wird auf der im Stollen befindlichen Dienstbahn bis nahe vor Ort geschoben und dort unterkerlt. Nachdem die Maschinen mit der Luftleitung in Verbindung gebracht worden sind, beginnen sie ihre Arbeit in der ungefähr 6 Quadratmeter großen Stollenbrust. Bei jeder Bohrmaschine sind 16 Mann zur Bedienung. Die Arbeiter haben die Bohrer beim Anbrüsten zu führen und stumpfgewordene Bohrer auszuwechseln. Nachdem ungefähr 27 Löcher mit der Tiefe von etwa einem Meter gestoßen sind, wird das Bohrgestelle entfernt und wenigstens 80 Meter weit zurückgezogen. Hierauf beginnt der 22 Mann starke Lade- und Schutterposten seine Thätigkeit. Die Löcher werden mit Dynamit geladen und abgeschossen, zuerst die mittlern, darauf die andern und zuletzt die vier untersten. Dann wird das gelöste Gestein vollends abgebrochen, der Schutt weggeräumt

und abgefahren, und das Kollbahngleise vorgestreckt. Hierauf beginnt die Bohrarbeit von neuem, nachdem in der Zwischenzeit die Bohrmaschinen gereinigt und kleine Ausbesserungen daran vorgenommen sind. Für die Bohrung, sowie für das Abschließen und Begräumen waren durchschnittlich je vier Stunden erforderlich. Doch wurde die dazu nötige Zeit immer mehr abgekürzt, sodaß man bei günstigen Verhältnissen für den Tag sogar bis zu vier Angriffen mit einem Fortschritt von vier Metern gelangte. Dieses Ergebnis war im Vergleich mit dem der Montcenisbohrung ein überaus günstiges. Es hing zusammen teils damit, daß man beim Gotthard nicht Pulver, sondern Dynamit verwendete, teils mit der stets fortschreitenden Verbesserung der Bohrmaschinen und der nach und nach sich einstellenden größern Übung der Arbeiter. In dem Tunnel wurde Tag und Nacht, Werktag und Sonntag gearbeitet. Nur bei Unfällen wurde die Arbeit unterbrochen. Die Mannschaft arbeitete in achtstündigen Schichten. Die Zahl der Arbeiter zählte anfangs nur nach Hunderten. Bereits in der Mitte des Jahres 1874 waren aber auf jeder Seite mehr als tausend Arbeiter beschäftigt. Zeitweise reichte ihre Zahl nahe an das zweite Tausend heran. Die Arbeiter waren größtenteils Italiener.

Den Firzstollen, der dem Tunnel die Richtung gab, trieb der Unternehmer eifrig vorwärts. Dagegen blieben die Erweiterungsarbeiten gegen das aufgestellte Arbeitsprogramm fast durchweg zurück. Noch mehr blieb die Ausmauerung, mit der auf beiden Seiten im Juni 1874 begonnen wurde, im Rückstande. Die Hindernisse, welche dem Fortgange der Arbeiten vorzugsweise Schwierigkeiten bereiteten, lagen in der Beschaffenheit des Gesteins, dem hervorbrechenden Wasser und der zunehmenden Hitze im Tunnel.

Auf der Nordseite traf man auf härteres Gestein als auf der Südseite, und deshalb gingen auf letzterer die Arbeiten anfangs schneller vorwärts. Während man aber auf der Nordseite nur wenig Wasser fand, hatte die Südseite bald unter starkem Wasserandrang zu leiden. Schon zu Anfang des Jahres 1873 zeigten sich die Schichten ungemein naß. Bald aber stürzten wahre Wildbäche den Arbeitern entgegen. Im September betrug der mit großem Druck in den Stollen tretende Wasserabfluß bereits 195 Liter in der Sekunde. Die Arbeiter mußten stundenlang oft fußtief im abfließenden Wasser stehen. Sie wurden deshalb mit lederen Kleidern versehen und erhielten besondere Prämien. Noch schlimmer wurde es in den folgenden Jahren. Mächtige Wasserstrahlen stürzten aus dem eröffneten Gestein hervor, sodaß der Wasserabfluß sich im Juli des Jahres 1875 bis zu 348 Liter in der Sekunde steigerte. Von da nahm er wieder etwas ab. Man mußte dieses Wasser in provisorischen Holzkänen ableiten. Natürlich wurden dadurch die Arbeiten sehr erschwert. Um ein größeres Gefälle zu erzielen, beschloß man die Steigung des Tunnels auf der Südseite von 1 auf 2 per Tausend zu erhöhen. Dadurch wurden wieder nachträgliche Ausbruchsarbeiten nötig, die zum Teil sehr mühsam waren.

Was die Beschaffenheit des Gesteins betrifft, so war es nicht allein das harte Gestein, welches der Arbeit Schwierigkeiten bereitete — Ende 1877 arbeitete man auf der Nordseite längere Zeit in Serpentin, der zu seiner Durchbrechung 33 Kilogramm Dynamit für den laufenden Meter erforderte —, sondern fast mehr noch wurde der Fortgang der Arbeiten durch brüchiges Gestein gehindert. Wo dieses sich zeigte, konnte man nicht mit der Maschinenbohrung fortfahren. Es mußten die Arbeiten mit der Hand weiter betrieben und mühsame Einbauarbeiten gemacht werden. Häufige Niederbrüche traten ein, durch welche die Arbeit Tage lang unterbrochen wurde. Eine vorzugsweise schlimme Stelle, an welcher das Gebirge nicht standhielt, fand sich von Meter 2750 bis 2835. Als man diese Stelle ausgemauert hatte, zeigte sich nach einiger Zeit (im Jahre 1880) das Gewölbe durch die Wucht des Gesteins zusammengedrückt, und man mußte sich entschließen, die Ausmauerung wieder abzubrechen und eine neue mit stärkern Profilen an die Stelle zu setzen. Sehr bald zeigte sich aber auch diese als unhaltbar, und man mußte zu einer dritten Ausmauerung schreiten, mit einer Stärke der Gewölbe von $1\frac{1}{2}$ Metern und der Widerlager von drei Metern, weit über das Maß der ursprünglich vorgesehenen Profile hinaus. Diese schlimme Stelle hinderte aber nicht allein an sich den Fortgang der Arbeit, sondern sie erwies sich auch für die dahinterliegenden Arbeiten störend. Die Abfuhr durch die schlimme Stelle hindurch konnte nicht mehr mittels Lokomotiven (die man gleichfalls mit gepresster Luft betrieb) bewirkt werden. Man mußte nun Pferde zu Hilfe nehmen. Eine ähnliche schlimme Stelle fand sich auch nahe an der Mitte des Tunnels bei Meter 7474 bis 7837. Der Ausbau derselben wurde erst im Spätherbste 1881 vollendet.

Daß, je weiter man in dem Tunnel vorrückte, die Wärme in demselben zunehmen werde, war nach bekannten Erfahrungen zu erwarten. In der That steigerte sich dieselbe in den letzten Jahren des Baues auf 28 bis 30 Grad Celsius und wurde vor Ort noch vermehrt durch die dort eng zusammengedrängten Menschen, durch die Erleuchtung und durch die Dynamitexplosionen. Die Ventilation, welche die zum Betrieb verwendete gepresste Luft zugleich in den Tunnel brachte, konnte in dieser Beziehung nur wenig Erleichterung gewähren. Auch beim Montcenis hatte man unter der Hitze gelitten. Dort aber war dieselbe meist mit trockner Luft verbunden. Beim Gotthard, wo die Luft in dem Tunnel mit Wasserdunst übersättigt war, war sie weit schwerer zu ertragen. Zahlreiche Erkrankungen der Arbeiter waren die Folge davon. Auch eine große Menge von Pferden ging zu Grunde.

Eigentümliche Krankheitserrscheinungen zeigten sich bei den Tunnelarbeitern. Eine Hautentzündung trat auf, von welcher die Bauleitungsorgane mehr noch als die Arbeiter geplagt wurden. Im Jahre 1880 nötigte die sogenannte Mineurkrankheit viele Arbeiter, in ihre Heimat zurückzukehren. Im italienischen Parlamente wurde bittere Klage darüber geführt. Sonderbarerweise fand man

bei vielen abgezehrt und blutleer zurückgekehrten Arbeitern einen kleinen Eingeweidewurm, der sonst nur in den Tropen heimisch ist.

Aber auch die unmittelbar an die Arbeit sich knüpfenden Gefahren waren nicht gering und die Unglücksfälle überaus häufig. Explosionen der Dynamithütten, unzeitige Entzündung von Minen, Abstürze und Einbrüche aller Art, Unfälle bei der Förderung des Ausbruchs zc. führten solche herbei. Am 1. Juli 1875 erließ der Bundesrat ein Haftpflichtgesetz, durch welches er den Arbeitern Schutz zu gewähren suchte. Gleichwohl vermehrten sich die Unfälle von Jahr zu Jahr. Aus den Jahren 1872 bis 1880 werden 165 Todesfälle und 354 mehr oder minder schwere Verletzungen gemeldet. Rechnet man hinzu die zahlreichen Unfälle, welche auch der Bau der übrigen Bahnstrecken herbeiführte — allein aus dem Jahre 1880 werden von dort 60 Todesfälle und 181 Verletzungen aufgeführt —, so möchte man den Bau der Gotthardbahn mit einer von der Menschheit gegen die riesigen Naturkräfte geschlagenen Schlacht vergleichen, welche zahlreiche Tote und Verwundete gekostet hat.

Ein sehr beklagenswertes Ereignis war es auch, daß im Juli 1875 zu Göschenen ein Arbeiteraufbruch ausbrach. Streitigkeiten über die Arbeitsbedingungen führten dahin, daß ein großer Teil der Arbeiter streikte und auch die übrigen nicht zu der Arbeit ließ. Eine Kompanie Militär wurde von Altdorf aufgeboten. Die Arbeiter, wohl tausend an der Zahl, widersetzten sich und griffen das Militär mit einem Hagel von Steinen an. Dieses machte von der Schießwaffe Gebrauch. Mehrere Arbeiter wurden verwundet, zwei (Italiener) blieben tot auf dem Platze. Hierauf ward die Ordnung wiederhergestellt.

Um von der Größe des gesamten Betriebes eine Vorstellung zu geben, möge hier noch folgendes angeführt werden. Im Jahre 1879 brannten in dem Tunnel durchschnittlich 743 Lampen, welche täglich 520 Kilo Öl verbrauchten. Dynamit wurde um jene Zeit durchschnittlich für den Tag auf der Nordseite 157, auf der Südseite 225 Kilo verwendet.

Unter namenlosen Mühen und Opfern rückte der rastlos betriebene Nichtstollen dem ersehnten Ziele immer näher. Zuerst in der Christnacht 1879 glaubte man auf der Nordseite Schüsse von der Südseite her, aus 415 Meter Entfernung, zu hören. Ende Dezember, bei noch 394 Meter Entfernung, hörte man sie ganz deutlich. Man berechnete den Durchschlag auf die ersten Tage des März. Es fand schon am 29. Februar 1880, morgens 11 $\frac{1}{4}$ Uhr, statt. Der Mineur Bercelli, der auch den letzten Schuß im Montcenis gethan, vollzog denselben. Das große Werk war geglückt. In der Richtung zeigten die beiden Stollen nur 0,33 Meter, in der Höhe nur 0,05 Meter Unterschied. Ein großer Triumph menschlicher Kunst! Der Durchschlag erfolgte 7744 Meter von dem Nordende, 7167 Meter von dem Südense. Die Arbeit auf der Nordseite war also der auf der Südseite um 577 Meter vorausgeeilt. Die

ganze Länge des Tunnels betrug 14910 Meter. Sie erwies sich um 7,6 Meter kürzer, als man berechnet hatte.

Die Nachricht von dem Gelingen des großen Werkes durchzuckte die Schweiz, Deutschland und Italien mit einem lebhaften Gefühl der Freude. Vom deutschen Kaiser und vom Könige von Italien, vom Fürsten Bismarck und vom italienischen Ministerpräsidenten liefen Glückwunschtelegramme ein. Festlich wurde der Tag in Göschenen und in Airolo begangen. 3000 silberne und 700 bronzene Medaillen wurden an die Arbeiter verteilt. Bereits am 2. März 1880 führte ein ununterbrochener Schienenstrang von Göschenen nach Airolo.

Der Hauptschöpfer des Werkes, der Unternehmer Louis Favre, sollte diesen Freudentag nicht erleben. Am 19. Juli 1879 hatte er mit Fremden, denen er den Tunnel zeigen wollte, diesen betreten. Da fühlte er sich plötzlich unwohl, saß nieder und verschied auf der Stelle. Schmerzlich wurde sein Tod in der ganzen Schweiz empfunden. Sein mit Alpenrosen reich geschmückter Sarg wurde nach Genf übergeführt. Die Verhältnisse zwischen dem Unternehmer und der Gottharddirektion hatten sich nicht immer glatt abgespielt. Die Ausführung des Baues hatte unzählige nicht vorhergesehene Zwischenfälle gebracht. Die dadurch veranlaßten Schwierigkeiten wurden vielfach ausgeglichen und durch zahlreiche Nachtragsverträge erledigt. Mehrfach aber kam es auch zu Streitigkeiten, welche die Anrufung des Richters herbeiführten. Favre warf der Bauleitung der Gesellschaft unnötige Plackereien vor. Die Gesellschaft machte dem Unternehmer vorzugsweise den Rückstand der Arbeiten zum Vorwurf. Es ist hier nicht der Ort, um die Frage der diesen Vorwürfen zu Grunde liegenden Verschuldung zu erörtern. Unzweifelhaft hatte Favre eine Aufgabe übernommen, die sehr schwer zu lösen war, und deren Schwierigkeit durch vieles Unvorhergesehene noch unendlich wuchs. Rechnet man hinzu, daß mit dem Fortgange des Baues für ihn immer mehr die Erkenntnis reifte, daß er in seiner Berechnung sich getäuscht, und daß er für alle seine Mühen, statt des gehofften Gewinnes, nur schwere Vermögenseinbuße zu gewärtigen habe, so kann man sich eines schmerzlichen Mitgefühls für diesen Mann nicht erwehren, dessen mutiger und feuriger Geist und rastlose Thätigkeit selbst von solchen, die sein Verhalten nicht tadellos fanden, rühmend anerkannt wird. Jedenfalls wird sein Name mit dem von ihm geschaffenen großen Werke unauslöschlich verknüpft sein.

War auch der Durchschlag des Firnstollens schon im Frühjahr 1880 bewirkt, so war doch bei dem Rückstande der übrigen Arbeiten nicht daran zu denken, daß bis zum 1. Oktober 1880, mit welchem Tage die achtjährige Baufrist abließ, der Tunnel vollendet sein könne. Die Arbeiten zogen sich noch durch das ganze Jahr 1881 hin. An die Stelle des verstorbenen Unternehmers waren die Rechtsnachfolger getreten, in deren Namen Direktor Bossi

die Geschäfte leitete. Am 1. Januar 1882 ward ein provisorischer Betrieb zwischen Göschenen und Airolo eingerichtet. Erst um die Mitte Mai gelangten aber die Arbeiten der gesamten Bahn zum Abschluß. Am 22. bis 25. Mai wurde die Vollendung des Werkes unter Teilnahme der Vertreter dreier Nationen in Luzern und Mailand mit einer großen Festfeier begangen. Am 1. Juni ward der durchgehende Betrieb eröffnet.

Der Bau der Gotthardbahn hat noch unerfreuliche Nachspiele gehabt. Aus dem Bau des Gotthardtunnels ist nachträglich ein großer Prozeß zwischen der Unternehmung und der Gottharddirektion erwachsen. Die Unternehmung machte Entschädigungsansprüche im Betrage von 14704399 Franken geltend. Die Gottharddirektion erhob Gegenforderungen auf 8829280 Franken. Einige Posten wurden verglichen. Es blieben aber noch Posten im ungefähren Betrage von sieben Millionen streitig. Diese wurden (nachdem auch deutsche Rechtsgelehrte ihr Gutachten in der Sache abgegeben) durch schiedsrichterlichen Spruch vom 11. April 1885 erledigt. Der Unternehmung ward für die zweite Rekonstruktion der schlimmen Stelle bei Meter 2800 eine weitere Bezahlung von 1021857 Franken und außerdem eine allgemeine Entschädigung von 757500 Franken zuerkannt. Alle übrigen Ansprüche — auch der Anspruch der Gotthardbahn auf Konventionalstrafe wegen verspäteter Vollendung des Tunnels — wurden abgewiesen. Ein zweiter Prozeß, worin die Unternehmer des Bahnbaues Fluelen-Göschenen eine große Anzahl von Entschädigungsansprüchen geltend machen, ist zur Zeit noch anhängig. In diesem handelt es sich aber nur um 2510670 Franken.

Die Kosten des gesamten Bahnbaues betragen Ende des Jahres 1883 nahe an 216 $\frac{1}{2}$ Millionen. Der noch verfügbare Restbestand an Baukapital von etwa elf Millionen sollte zur Erhöhung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Bahn verwendet werden. Die Kosten des großen Tunnels berechnen sich rund zu sechzig Millionen. Es ist allseitig anerkannt, daß der Unternehmer und seine Hintermänner bei diesem Geschäft schwere Einbuße erlitten haben. In dem vorgedachten Prozesse gab die Unternehmung ihren Verlust zu acht Millionen Franken an. Die Direktion der Gotthardgesellschaft hat jedoch mit Zustimmung des Verwaltungsrates beschlossen, der einzigen Tochter Louis Favres, Frau Hava, welche in kinderloser Ehe zu Paris lebt, zur Abwendung jeder Not eine jährliche Rente von 10000 Franken zu zahlen. Möchte man doch auch nicht säumen, das Andenken jenes Mannes durch ein entsprechendes Denkmal zu ehren. Das große Werk, das von der Schaffenskraft der Schweiz ein so rühmliches Zeugnis giebt, würde damit zu einem auch menschlich befriedigenden Abschluß gelangen.

Vielleicht wird mancher Naturfreund, der seinerzeit den Gotthard überschritten hat, besorgt die Frage aufwerfen: Was wird denn aus der alten Gotthardstraße werden? Der prachtvolle Weg von Göschenen durch die

Schöllenen und über die Teufelsbrücke nach Andermatt, mit seiner doppelten Abzweigung nach der Furka und über den Oberalppaß, wird wohl stets ein vielbesuchter Touristenpfad bleiben. Möchte doch aber auch der Weg über die Höhe des Gebirges am Hospiz vorüber nach Airolo nicht ganz der Verödung anheimfallen! Denn der Gotthard mit seinem jähen Absturze nach Italien war und ist einer der schönsten Alpenpässe.



Aus Schwaben.



ie schwäbische Tapferkeit hat ihren ruhmvollen Anteil an den Kämpfen, durch welche Deutschlands Einheit und gegenwärtige Machtstellung errungen worden ist. Auch sind es zwei Würtemberger gewesen, Paul Pfizer und D. Fr. Strauß, welche schon in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts klarer und bestimmter als irgend ein anderer Politiker damaliger Zeit auf den Weg hingewiesen haben, der die nationale Entwicklung allein zum Ziele führen könne. Mit patriotischer Herzenswärme haben sie laut und vernehmlich dem preußischen Staate die Mahnung zugerufen, seiner deutschen Mission eingedenk zu sein. Auch seitdem hat der Gedanke an Kaiser und Reich immer wieder die Blut vaterländischer Begeisterung in den schwäbischen Herzen entzündet. Als aber der Gedanke in die Wirklichkeit trat, als die Idee zur That wurde, da war die Form, unter welcher sich die Verwirklichung darbot, für die Süddeutschen eine bereits fertige, so ziemlich ohne ihr Zutun zu stande gekommene. Dankbaren und freudigen Sinnes haben wir die Begründung des neuen Reiches aufgenommen, aber die Gestaltung ist uns eben doch nur entgegengebracht worden, nicht wir selbst haben sie gemacht. Hieraus ergibt sich für die Freunde der nationalen Sache gegenüber der schwäbischen Eigenart in mancher Hinsicht eine schwierige Stellung. Der Schwabe gilt dafür, daß er gern seinen eignen Kopf habe, und die geschichtliche Erfahrung erweist mit zahlreichen Belegen, daß der schwäbische Stamm eine Idee tiefer zu erfassen, zäher und treuer festzuhalten pflegt, als mancher andre, aber immer mit der Bedingung, daß der schwäbische Geist sie durchdringen, sie nach seiner Weise zurechtgelegt, ihr sein besondres Gepräge verliehen habe. Von alters her charakterisirte den Schwaben der Geist der Initiative, wenn auch eines mehr besonnenen als raschen Zugreifens. Der innewohnende geistige Trieb ist dann noch verstärkt worden durch den Geist