

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 43 (1939-1940)
Heft: 11

Artikel: Louis Favre am Gotthard
Autor: Eschmann, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-668498>

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: 16.02.2025

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

Als dann die Schwyzer 1240, nachdem sie 300 Krieger dem Kaiser Friedrich, der Faenza belagerte, zu Hilfe geschickt hatten, ebenfalls ihren Freiheitsbrief erhielten und dann bald auch Unter-

walden sich von den Habsburgern freimachen konnte, da war die Grundlage zum Dreiländerbund und zur schweizerischen Eidgenossenschaft geschaffen. (Schluß folgt.) E. Rüd.

Die Zwingsburg.

Gebrochen ist der alte Twing,
Ringsum ergrünt sein Mauerring,
Der Eppich schwankt im Fenster,
Versunken in der Erde Schoß,
Tief unter das besonnte Moos,
Sind Ritter und Gespenster.

Wo durch das tiefgewölbte Tor
Die zorn'ge Fehde schritt hervor
Und ließ die Hörner schmettern,
Da hat sich, duftig eingengt,
Ein Zicklein ans Gesträuch gehängt
Und nascht von jungen Blättern.

Wo wildverträumt Frau Minne stund,
Zerrann auf blauem Wiesengrund
Der kecke Bau des Erkers,
Wo im Verließ der Haß gegrollt,
Ist in das weiche Gras gerollt
Ein Quaderstein des Kerkers.

Und wo den Teich vom Hügelhang
Herab die trotz'ge Feste zwang,
Ein finster Bild zu spiegeln,
Da rudert, von der Flut benezt,
Der Burg zerstörtes Wappen jetzt:
Ein Schwan mit Silberflügeln.

Conrad Ferdinand Meyer.

Louis Favre am Gotthard.

Von Ernst Eschmann.

Der Zug fauste dem Gotthard zu. Den Bierwaldstättersee hatte er längst hinter sich gelassen. Nun begann die Steigung. Aber es schien, daß sie ihm keine Mühe verursachte. In spielendem Lauf stürmte er der rauschenden Reuß entgegen, ratterte auf kühnen Brücken über sie hinweg, verschlüpfte in einem Tunnel, beschrieb einen Bogen und hielt sich dicht an die himmelhohen Wände der Berge.

Alle Plätze waren dicht besetzt. Nach dem Süden! Nach dem Süden! So pochten die Herzen der ungeduldigen Reisenden. Deutsche, Engländer, Franzosen, Europa und Amerika drängten sich in den langen Gängen.

Kurt Spinnler durfte mit seinem Vater in den Tessin fahren. Sie hatten nicht viel Zeit, aber ein, zwei Tage in Lugano reichten doch aus, um eine Ahnung zu bekommen von den Wundern, die sich jenseits des Gotthard vorbereiteten. Kurt schüttelte den Kopf. Denn eben platschte ein dichter Regen hernieder, lauter schäumte die Reuß. Minutenlang war nichts mehr zu sehen. Der Bub schaute enttäuscht in die unwirtliche Welt. Der Vater suchte ihn abzulenken.

„Weißt du eigentlich, was für ein Fest wir heuer begehen? Wenige mögen daran denken, die mit uns diese Strecke befahren.“

Kurt wußte nicht, was der Vater meinte.

„50 Jahre sind es, seit der Gotthardtunnel vollendet ist, just ein halbes Jahrhundert. Das ist ein Datum, das im internationalen Verkehr eine Rolle spielt. Scheinbar unüberwindliche Schranken sind gefallen. Alle Zeitungen haben sich wieder dieses Ereignisses erinnert. Und ein Name, der mit goldenen Lettern über dem Tunnelingang prangen dürfte, kam wieder in aller Mund: Louis Favre.“

„Was weißt du? Wie ist ihm der Plan gelungen? Es war doch nicht leicht.“

Der Vater zündete eine Zigarre an, und während die Räcklein zur Decke stiegen, entwarf er seinem Bub ein Bild von dem Manne, der stets mit dem Gotthard verbunden bleiben wird. „Ein Genie im Alltagskleid, ein Praktikus, der alles am rechten Zipfel angepackt hat, eine treue Seele, ein gutes Herz, ein Kind, ein Held, ein Stürmer und Dränger, ein Kämpfer, ein einfacher Mann aus dem Volke und doch einer, der turmhoch alle überragt, einer, dem das Glück an der Wiege ein schönes Lied gesungen hat, und doch wieder einer, der Enttäuschungen erlebte, wie sie nur wenige haben durchmachen müssen, einer jener ganz Großen, wie sie in einem Jahrhundert nicht oft geboren werden, ein Wohltäter der Menschheit, der Zukunft zugewandt, einer, der ganz aus sich selber geworden, was er war, nicht durch befreun-

dete Hände in den Vordergrund geschoben, der eigene Schmied seines Schicksals!" So zeichnete der Vater den kühnen Erbauer des Tunnels.

Kurts Interesse war geweckt. Seine Augen leuchteten. „Hast du ihn etwa gekannt?“

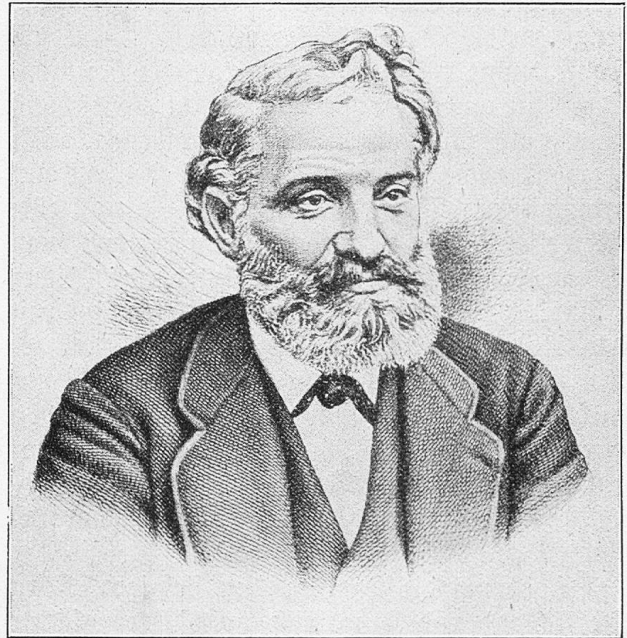
„Nein, gesehen habe ich ihn nie, aber gar vieles von ihm gehört und gelesen. Er war ein Genfer und entstammte ganz einfachen Verhältnissen. Sein Vater war Zimmermann und in seinem Fache ein anstelliger Kopf. Manch' wertvollen Wink gab er dem Bub, und was er ihm nicht sagen und zeigen konnte, das hatte er ihm ins Blut gelegt: Ausdauer, Freude an der Arbeit, einen zähen Willen, einen Sinn, der durch Hindernisse ins Glücken kam. Die einfache Dorfschule hat ihm nicht viel ins Leben mitgegeben. Gerade genug, um sich durchzuschlagen. Aber das Wenige trug mächtige Zinsen. Mit offenen Augen schaute er, schon früh in den Erwerb hineingezogen, den Leuten auf die Finger. Die Arbeit und die Pflichten, die ihm aufgetragen worden, ersetzten die Weiterbildung, Mittel- und Hochschul-Studium, und so geschah es, daß er, der „kleine Schweizer“, wie er oft in der Fremde genannt wurde, zuletzt über eine Schar von Ingenieuren gebot, über Leute, die akademische Kurse hinter sich hatten, er, der Primarschüler von Chêne, der Zimmermannslehrling aus der Werkstatt seines Vaters.

Früh kam er in die Fremde. In der Arbeiterbluse zog er über den Jura nach Paris. Eine barmherzige Schwester hatte ihm ein Empfehlungsschreiben mitgegeben an einen Unternehmer. Es dauerte nicht lange, und er fand eine Anstellung. Er muß für sich eingenommen haben, der bescheidene Knabe in seinem Lockenhaar, mit seinen großen, schwarzen Augen. Sein Meister bemerkte bald, daß etwas hinter ihm steckte. Nein, er war nicht einer von den Alltäglichen. Wenn keiner mehr einen Ausweg wußte, Louis hatte immer eine gute Idee und konnte aller Schwierigkeiten Herr werden.

Gewiß, er war in eine Zeit geraten, in der praktische Köpfe doppelt willkommen waren. Die ersten Eisenbahnen wurden in Frankreich gebaut, ein ganzes Netz wurde angelegt, immer neue Linien wurden geplant, neue Fragen tauchten auf, neue Mittel mußten gefunden werden. Jetzt galt es die Fühler auszustrecken und im rechten Augenblick den guten Einfall zu haben.

Da war er auch wieder einmal daran, eine Brücke zu bauen. Ein Arbeiter unter Arbeitern schaffte er mit. Die Ingenieure wußten nicht

weiter. Ein Flußbett mußte freigelegt werden. Wie konnten die Pfeiler entfernt werden, die tief in der Erde staken? Der „kleine Schweizer“ trat unter den Gesellen vor und machte einen Vor-



Louis Fabre.

schlag. Man höhnte, sie lachten ihn aus. Aber siehe da: er war gescheiter als alle zusammen. Er zeigte ihnen einen gangbaren Weg, und in kürzester Zeit war die Schwierigkeit behoben.

Jetzt wurde man aufmerksam auf den jungen Zimmermann. Er wurde vor neue Aufgaben gestellt. Eine Lösung blieb nie aus. Und mit der gesteigerten Beanspruchung wuchsen die Kräfte. Es gab Bahnhöfe zu bauen, einen Schienenstrang zu legen über Flüsse und Täler, über Berge und unten durch. Hei, wie köstlich, wie großartig war es, einen Hügel, einen Fels, eine hohe Wand anzubohren und einen Tunnel zu bauen! Aufträge über Aufträge flogen ihm zu.

Eines schönen Tages hatte Louis Fabre alle seine Arbeitsgenossen überflügelt und war unverhofft Meister und Unternehmer geworden. Das Geschäft blühte. Er genoß das Zutrauen weitester Kreise. Jede neue Erfahrung wußte er sich zunutze zu machen. Das Glück lächelte ihm. Immer höher stieg er auf der Stufenleiter des Erfolges. Jedes Gelingen öffnete ihm neue Türen, verschaffte ihm weitere Bauten, ein Tunnelbau rief einem andern. Nach wenigen Jahren hatte sich der junge Baumeister auf diesem Gebiete einen guten Namen geschaffen. Seine Pläne waren kühn, und wer ihn auch warnte, es ge-

lang keinem, den erfinderischen Unternehmer von Ideen abzuhalten, die er sich in den Kopf gesetzt hatte. Er war der Mann der Zukunft. Er ahnte, was kommen mußte. Und ob auch der berühmte Staatsmann Thiers orakelte: die Eisenbahn wird nie etwas anderes sein als ein Spielzeug, um die Pariser zu amüsieren, — Louis Favre wußte es besser, und er täuschte sich nicht. Er scheute auch nicht gewagte Spekulationen, und hatte gute Witterung. In Südfrankreich kaufte er Steinbrüche und sann auf Methoden, sie auf mechanischem Wege auszubeuten. Der „kleine Schweizer“, der bescheidene Zimmermann von Chêne war bald ein viel begehrter und reicher Mann. Am linken Ufer des Genfersees, unweit der Stadt, kaufte er sich ein prächtiges Gut. Er war immer ein Freund der Natur gewesen. Hier in seinem friedlichen Asyl ruhte er gerne aus von den Strapazen der Woche, von seinen ausgedehnten Geschäften, angesichts der Berge, am plaudernden Wasser, im Schatten der uralten Kastanien.

Gerade um die Zeit, da der siebenziger Krieg Deutschland und Frankreich aufwühlte, glänzte der Stern Louis Favres. Er war im Besitz seines besten Könnens, gesund und stark und von einem mächtigen Tatendrang erfüllt. Wo er eine Not lindern konnte, tat er's gern. Vielen armen Arbeitern, die unter dem Kriege litten, verschaffte er Verdienst.

Goeben war der Mont-Cenis-Tunnel vollendet worden. Savoyen und Norditalien waren jetzt durch einen Schienenstrang verbunden. Eine gewaltige Arbeit war geleistet worden. Favre hatte es sich nicht nehmen lassen, mehrmals das große Werk zu besuchen und zu studieren. Seitdem ließ ihm der Wunsch keine Ruhe mehr: daß ich auch einmal so etwas leisten könnte! Und er fühlte die Kraft bis in die Fingerspitzen in sich; ich dürft' es wagen!

Damals wurde viel geredet von einem neuen Durchstich der Alpen. Italien und die Schweiz einigten sich in einem Vertrage, nach dem der Gotthard dem Norden wie dem Süden die Tore öffnete. Die Aufgabe war schwieriger als am Mont Cenis, die Strecke länger, des Gestein unerbittlich hart. Wie rückte man ihm am besten zu Leibe? Neue Maschinen mußten erst gebaut werden. Es brauchte neue Methoden, um die unerhörten Hindernisse zu besiegen. Louis Favre, dem großzügigen Unternehmer, schien nichts unmöglich zu sein. Auch den starresten Riegel wollte er sprengen. Er versicherte sich der Mitarbeit

des genialen Daniel Colladan. Die Erfindung dieses Ingenieurs, Kräfte vermittelt komprimierter Luft zu übertragen, hatte dem Erbauer des Mont-Cenis-Tunnels, Sommeiller, den Erfolg gesichert. Favre bewarb sich um die Ausführung des Gotthard-Tunnels. Er wußte wohl, er vertauschte die Ruhe seines prächtigen Gutes am Genfersee an riesige Strapazen, und er begab sich in die Gewalt von Mächten, die er nicht alle kannte und die ihm verhängnisvoll werden konnten.

„Aber er wollte sie bezwingen!“

Da stand der Zug. Mit Getöse war er in Göschenen eingefahren. Türen flogen auf. Eine kalte Luft strömte in die Wagen. Der herbe Wind der Berge piff den Reisenden um die Ohren. Die Station lag in einem Kessel. Rings steile, kahle Wände. Aus ihrem schmalen, tiefen Bette toste die Neuß herauf. Mitten im Regen wirbelten ein paar Flocken mit. Oben auf dem Passe schneite es jetzt. Wer weiß, morgen lag eine neue Schicht, und wer zu Fuß seines Weges zog, hatte einen mühsamen Gang.

Nach Süden! Nach Süden! glänzte jetzt der Wunsch um so heller in den Augen aller Reisenden.

Nach Süden! lud auch das große offene Portal ein, das die Granitmauer durchbrach, der Gotthardtunnel.

Kurt staunte die unheimliche Öffnung mit seltsamen Gefühlen an. Hier hatte Favre gebaut. Was mußte das für ein Leben gewesen sein, als die Arbeit im Werke war! Und wie verlief sie? Wie tief hinein führte wohl das Loch? Wie lange dauerte der Bau, und was für Überraschungen brachte er den Beteiligten?

Unberwandt schaute Kurt nach dem gähnenden Tor.

„Einsteigen!“

Der Zug setzte sich wieder in Bewegung. Kaum hatte er den Bahnhof verlassen, wurde er vom dunklen Eingang verschluckt. Die Lichter wurden angezündet. Nun donnerte und schütterte es mächtig. Eine gespenstische Helle flog den Wänden entlang.

„Water, wo haben sie eigentlich angefangen zu bauen, in Göschenen oder in Airolo?“

„Hier und dort. Wie wenn man eine Kerze an beiden Enden anzünden würde. Und in der Mitte haben sie einander getroffen.“

Kurt konnte es kaum glauben.

„Die Berechnungen haben glänzend gestimmt. Auf eine Länge von 14 900 Metern, wie sie es



Andermatt gegen die Schöllenen und Oberalp.

Phot. J. Gaberell, Thalwil.

auf dem Papiere gefunden, ergab sich nur eine Differenz von 8 Metern, in der seitlichen Abweichung eine Verschiebung von 35 Zentimeter, in der Höhe gar nur von 5 Zentimeter. Ein Wunder, beinahe ein Wunder!"

Unversehens war der Vater wieder ins Erzählen geraten. Alle Augenblicke nannte er den Namen Louis Fabres. Denn er war die Seele, die treibende Kraft des riesenhaften Unternehmens. Man rechnete mit einer Summe von 187 Millionen Franken. Je weiter aber das Werk fortschritt, um so deutlicher wurde es, daß neue, beträchtliche Zuschüsse notwendig waren. Schwierigkeiten türmten sich auf Schwierigkeiten. Sie mußten Fabre um so mehr zu denken geben, da er das Risiko auf seine eigenen Achseln geladen hatte. Es war ihm auferlegt, eine Garantie von 8 Millionen Franken zu leisten. Da galt es, gleichzeitig auf tausend Dinge acht zu haben. Fast ununterbrochen war er unterwegs. In Paris erledigte er Finanzgeschäfte, die Steinbrüche riefen ihn in den Süden Frankreichs, heut' hatte er in Genf zu tun, morgen in Luzern, wo die Gotthardbahngesellschaft ihren Hauptsitz aufgeschlagen

hatte. Man verlangte ihn in der Bundesstadt, in Altdorf, zu gerichtlichen Verhandlungen, in Andermatt; von allen Seiten her ertönte der Ruf nach ihm. Sommer und Winter, jahraus und -ein. So saß er in der Eisenbahn, benutzte die Postkutsche, schwang sich auf einen Lotterkarren, auf ein Pferd oder Maultier, und wenn's nicht anders ging, nahm er den Weg unter die Füße.

Erschien er dann wieder beim wimmelnden Bau, hatte er nach allen Richtungen Auskunft zu erteilen. Was sie nicht alles auf dem Herzen hatten, seine Arbeiter, gegen 4000 Mann! Und väterlich kümmerte er sich um sie, baute ihnen Baracken, in Göschenen und Airolo, sorgte für gesunde Nahrung und Pflege in kranken Tagen. O, er verstand am besten, wo sie der Schuh drückte. War er doch selber einmal des unscheinbarsten Handlangers Bruder gewesen!

Was es gebraucht, bis dieses ungeheure Räderwerk in gutem Gange war! Fünf Abteilungen waren geschaffen: für die Bohrungen, für die Ventilation, für die Sprengungen, für den Transport und die Verwaltung. Eine jede hatte mit ihren besondern Hindernissen zu kämpfen. Wenn

aber aus dem Tunnel die Hiobsbotschaft kam, daß eine neue Wasserader angebohrt war und ganze Bäche mit Tausenden von Minutenlitern aus den Wänden quollen und spritzten, wenn diese Ströme den Bau ausschwemmten und Material, Maschinen und Menschen bedrohten, war wieder ein Augenblick gekommen, da Fabre selber als Retter und Tröster erscheinen mußte. Und oftmals war es, als speie die Hölle giftige Pfeile und einen Hagel von Steinen aus. Was hatte es für ein Getöse gegeben, wie hatte es durch das Tal gedonnert, als 300 Kilogramm Dynamit in die Luft flogen und die Gotthardstraße auf eine weite Strecke mit Trümmern bedeckten!

Noch heimtückischer waren die leisen und stillen Feinde, die brütende Hitze, die allen Ventilatoren zum Trotz den Tunnel in einen glühenden Kessel verwandelte, die Hände fesselte und jeglichen Willen lahm legte, die stickige Luft, die das Blut auch der zähesten Italiener zersezte, der Tunnelwurm, die schlimme Krankheit, die mit Schwindel und Übelkeit manchen heimsuchte, daß er abmagerte und alle Farbe verlor.

Und doch, Fabre wäre all dieser Gegner Herr geworden, wenn in seinem Lager nicht einer aufgestanden wäre, der gefährlicher und heimtückischer war als alle zusammen: die Zwietracht, Neid, Mißgunst, die sich gegen seine Person richtete. Man wühlte, man verdächtigte, man klagte an, verstoßen und offen, man prophezeite der ganzen Unternehmung ein schlimmes Ende, munkelte von einem vorzeitigen Zusammenbruch des Werkes, gistelte von Unfähigkeit, nachdem Fabre bereits Beweise eines unerhörten Könnens geleistet, man suchte ihm den Boden unter den Füßen wegzuziehen, ihm das mächtige Werk aus den Händen zu reißen. Fabre, der mit Hämmern und Bohrern, mit Feuer und Sprengstoff des Gotthards mächtig wurde, stand so viel menschlicher Arglist und Tücke gegenüber ratlos da. Er, der für alle nur das Beste gewollt, erntete schmerzvollsten Undank. O menschliche Eitelkeit, beruflicher Ehrgeiz! Wie traurig habt ihr dem großen Führer mitgespielt! Ihr Ingenieure mit euren jahrelangen akademischen Studien, ihr achteten es in blinder Verkennung des Überlegenen unter eurer Würde, dem kleinen Zimmermannssohn von Chêne unterstellt zu sein.

Aber sie zwangen ihn nicht. Er nahm den Fehdehandschuh auf und verteidigte sich. Die höchsten Gerichte traten auf seine Seite und ließen keinen Makel auf ihn kommen.

Wie er in seinem Innersten mit dieser seiner

herbsten Enttäuschung fertig geworden, hat er keinem anvertraut. Ein Wunder, wenn nicht eine deutliche Narbe zurückgeblieben wäre!

In diesen kritischen Zeiten stockte der Fortgang der Arbeit um ein Weniges. Aber sie rückte doch vor. Auf beiden Seiten näherten sich die Stollen täglich um etwa sieben Meter. Man durfte schon an den Augenblick denken, da Nord und Süd unter der Erde einander begrüßten.

Es war im Juli 1879. Louis Fabre betrat in bester Stimmung den Tunnel. Von seinem trefflichen Oberaufseher begleitet, freute er sich, sein Werk einem französischen Fachmann vorzuführen. Schon drei Kilometer tief steckten sie im nördlichen Stollen. Eine furchtbare Hitze herrschte. Fabre klagte über Schmerzen und spürte auf einmal eine sonderbare Beklemmung. Mit gepreßter Stimme wandte er sich Stockalper zu: „Halten Sie mir die Lampe!“ Dann tat er noch ein paar Schritte und sank in die Arme des Freundes. Der Ingenieur legte ihn auf eine Werkbank. Von allen Seiten griffen hilfreiche Hände zu. Umsonst! Louis Fabre war einem Herzschlag erlegen. Die Arbeiter weinten und trugen ihren Meister aus dem Tunnel. Eine lähmende Trauer beherrschte das ganze Tal. Zwei Kränze von Alpenrosen bezeugten, wie sehr ihn seine Leute geliebt.

Von allen Seiten strömte das Volk herbei, um von Fabre Abschied zu nehmen. Dann wurde der Tote in seine Heimat an den Genfersee geführt. Auf dem Friedhof zu Chêne fand eine große Trauerkundgebung statt. Ein glänzendes Zeugnis wurde unter freiem Himmel dem großen Manne von Freunden wie von den obersten Behörden des Landes ausgestellt.

Am 27. Februar des folgenden Jahres durchbrach der erste Bohrer die dünne Scheidewand des Tunnels. Freudenrufe erschallten. Am folgenden Morgen — es war ein Sonntag — lag die Bresche frei.

Eine mächtige Begeisterung erfüllte alle, die am Werke mitgeholfen. Die Kunde lief durch die Zeitungen. Nur der, der die tiefste Freude und die schönste Genugtuung verspürt hätte, vernahm kein Wort mehr.

Wem sollte nun die Ehre zuteil werden, als erster im Tunnel durch die Lücke zu gehen? Wenn er noch lebte, müßte es Louis Fabre sein!

Auch jetzt durfte ihm kein anderer zuvorkommen. Ein Arbeiter zog ein Bild des Meisters aus der Tasche und streckte es einem andern von der südlichen Kampe entgegen. So war ihr väter-

licher Führer doch der erste gewesen, der den freien Durchgang passierte.

Jetzt erst flutete der Verkehr hinüber und herüber. Mit kindlicher Freude reichten die Männer einander die Hände. In den Barackenstädten herrschte ein festliches Treiben. Blumen prangten über den Eingängen in GÖschenen und in Nirolo. Schweizerische, deutsche und italienische Flaggen wehten. Mörser knallten. Eine Medaille wurde geprägt zur Erinnerung an den großen Tag.

7 Jahre und 5 Monate hatte der Bau gedauert. Ein Ereignis von europäischer Bedeutung hatte sich erfüllt. Von Kaisern, Königen, Großherzögen, Ministerpräsidenten und Kanzlern, aus allen Richtungen Europas trafen Glückwünsche ein.

Am 24. Dezember 1881 fuhr der erste Zug durch den Tunnel.

Im Frühling 1882 fanden in Luzern und Mailand große Feierlichkeiten statt zur Einweihung des vollendeten Werkes.

In allen Zungen ward Fabres Name genannt.

Der Bildhauer Vincenzo Vela hämmerte zu seinen Ehren eine schöne Skulptur: Die Opfer der Arbeit.

Ein Bronzebildnis wurde später in Chêne enthüllt. Als überragender Geist, als ein Mann von seltener Kraft und Herzensgüte durfte er den beiden andern großen Genfern an die Seite treten, General Dufour und V. T. Rousseau.

Rousseaus würdig war gewiß das schöne Wort, das Fabre einmal in einer feierlichen Stunde

einem der intimsten Freunde offenbart hatte: „Ich habe mein ganzes Leben hindurch gearbeitet, um mir einen Namen und Vermögen zu verschaffen, und nun komme ich zur Einsicht, daß weder Ruhm noch Reichtum der Mühe und Anstrengung wert sind, die man sich um sie geben muß. Das Einzige, das bleibt und Wert hat, ist das Streben, mit den erworbenen Schätzen denjenigen eine Freude zu bereiten, mit denen wir verkehren, unsern Freunden, und denen zu helfen, die weniger haben und weniger glücklich sind.“

Vater Spinnler hatte sich dieses Ausspruchs, der ihm einmal einen mächtigen Eindruck gemacht, wohl erinnert. Eh' er ihn ganz zu Ende gesprochen, wurde plötzlich blendender Tag um ihn. Der Zug hatte Nirolo erreicht. Ein Aufatmen ging durch den Wagen. Ein Jubel wurde laut. Denn hier, jenseits des Gotthard, leuchtete die Sonne. Ein blauer Bogen wölbte sich über die Welt.

Wem hatten die Glücklichen dieses Wunder zu verdanken? Gewiß dem Meister, der alle Wolken weggeräumt!

Aber verdiente nicht auch der große Tote auf dem kleinen Friedhof zu Chêne einen stillen und nicht minder begeisterten Dank? Er hatte es fertig gebracht, daß heute Hunderte erwartungsvoller Reisender im Zeitraum einer guten Viertelstunde aus grimmen Winterstürmen in die warme Sonne des Südens und unter den lachenden Himmel des schweizerischen Paradieses entrückt wurden!

Die alte Brücke.

Dein Bogen, grauer Zeit entstammt,
Steht manch Jahrhundert auffer Amt,
Ein neuer Bau ragt über dir:
Dort fahren sie! Du feierst hier.

Die Straße, die getragen du,
Deckt Wuchs und rote Blüte zu!
Ein Nebel neht und tränkt dein Moos,
Er dampft aus dumpfem Reußgetos:

Mit einem luftgewobnen Kleid
Umschleiert dich Vergangenheit,
Und statt des Lebens geht der Traum
Auf deines Pfades engem Raum.

Das Carmen, das der Schüler sang,
Träumt noch im Felsenwiederklang,
Gewieher und Trompetenhall
Träumt und verdröhnt im Wogenschwalm.

Du warst nach Rom der arge Weg,
Der Kaiser ritt auf deinem Steg,
Und Parricida, frevelbläß,
Ward hier vom Staub der Wolke naß!

Du brachtest nordwärts manchen Brief,
Drin römische Verleumdung schlief,
Auf dir mit Söldnern beuteschwer
Schlich Pest und schwarzer Tod daher!

Vorbei! Vorüber ohne Spur!
Du sielest heim an die Natur,
Die dich umwildert, dich umgrünt,
Vom Tritt des Menschen dich entsühnt!

Conrad Ferdinand Meyer.