

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 2

Artikel: Ein Gedenktag
Autor: Zahn, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780469>

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: 02.04.2025

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



Ascona

den Arm. Hier ist der Vorhof zum Orient. Dazwischen die Frauen aus den Tälern, mit dunklen Röcken und einem Kopftuch mit farbigem Saum, dunkeläugige zwischen blonden Madonnenköpfen. Fahren wir hinein in die Täler und steigen wir an alten Kapellen vorbei auf steingepflasterten Wegen empor zu den Dörfchen, so treffen wir sie überall, die Frauen und Mädchen. Hochgepackt tragen sie die Hutten, schleppen ganze Berge von Heu oder Reisig zu Tal, unverdrossen und zufrieden mit ihrem harten Los. Ohne diese fleissigen Frauen wäre das Land dem Ruin ausgesetzt. Sie bestellen die Felder und bewohnen die Dörfer, während viele Männer draussen in der Welt dem Verdienst nachgehen.

Und wir schlendern dem See entlang auf der Strasse, die sich durch Buchten windet, kommen nach Brissago und an die Grenze nach Val Mara. Ein Bach scheidet die Länder, eine Brücke verbindet sie. Auch hinüber über den Ceneri wollen wir, nach Lugano mit seinen Gipfeln und den Zipfeln seines vielgestaltigen Sees. Und in die Dörfer des Luganesischen, aus denen durch Generationen die Künstler in die Welt hinauszogen, nach Carona und Morcote, nach Bissone und Gandria.

Doch ach, wie sind unsere Ferien so kurz! Wir möchten hinaufsteigen nach Santa Maria d'Iseo, von wo man hinübersieht nach dem Langensee, hinüberwandern ins Malcantone oder hinunter ins Mendrisiotto. Malerische Orte überall und überall liebe Menschen. Uns geht es wie allen: Sind wir einmal ins Tessin gefahren, so kommen wir von diesem mit Schönheiten übersäten Land nicht mehr los. Eine Sehnsucht, die schon unsere Väter über die Berge lockte, zieht uns immer von neuem hin.

Und eines Tages, auf einer Wanderung, hat es uns ein Flecklein Erde ganz besonders angetan. Wir müssen immer wieder zu ihm zurückkehren. Und die Sonne scheint so warm, und die Sternenblumen und Primeln lachen uns an, während wir in der Zeitung lesen, dass es «drüben» noch kalt und neblig sei. Und ehe wir recht zur Besinnung gekommen, sind wir Herr des Fleckleins Erde, und eines Tages werden wir hier wohnen, in den Ferien oder ganz. Wir haben unsere Sehnsucht befriedigt. Wir haben unsern Platz im irdischen Paradies.

Altes Tessinerhaus / Vieille maison tessinoise

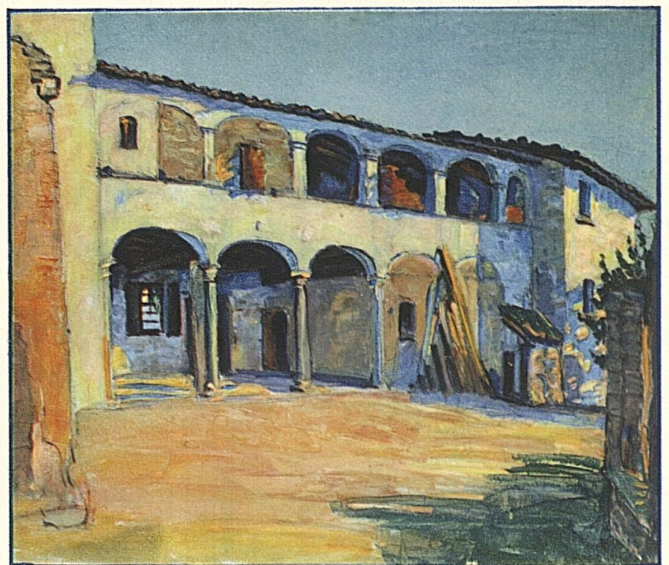
EIN GEDENKTAG

Am 28. Februar 1880, morgens 9 Uhr, telegraphierte der Oberingenieur Zollinger der Gotthardunternehmung von Göschenen an die Direktion der Gotthardbahn nach Luzern:

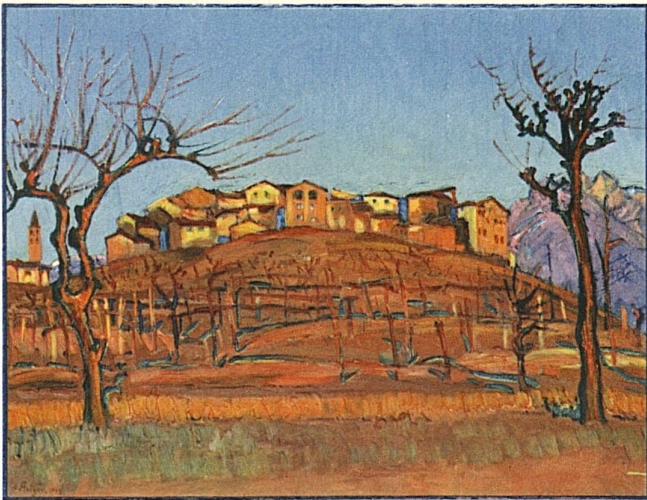
«Der erste Bohrer hat soeben die Scheidewand passiert. Wir sind mit Airolo vereinigt. Göschenen im Festjubil.»

Ein grosses Werk, der *Durchbruch des Gotthardtunnels*, war dem Abschluss nahe. Schon zwei Stunden später ersuchte Bundespräsident Welti den Gotthardbahnpräsidenten Zingg, den Tunneldurchschlag sämtlichen Kantonsregierungen bekanntzugeben. Die Ereignisse überstürzten sich. Während am 28. Februar der Bohrer die letzte Scheide durchbrochen hatte und dabei festgestellt werden konnte, dass ein vollständig genaues Zusammentreffen der beidseitigen Bohrungen stattgefunden, wurde am 29. Februar die Scheidewand selbst um 11 Uhr 10 Minuten vormittags gesprengt, und konnte Ingenieur Zollinger dem Gotthardbahndirektor Dietler bereits telegraphisch nach Göschenen bitten, um tags darauf von dort zu Fuss durch den Tunnel nach Airolo zu gehen. Noch an demselben und den folgenden Tagen trafen die unzähligen Glückwunschtelegramme der Kantonsregierungen und der Subventionsmächte bei der Gotthardbahndirektion ein, und gratulierten ausländische Fürstlichkeiten, wie der Kaiser von Deutschland, der Grossherzog von Baden, der König von Italien, Reichskanzler Fürst Bismarck und der italienische Ministerpräsident Cairoli dem Bundesrat zu dem welthistorischen Ereignis.

In einer Zuschrift der Regierung des Kantons Schaffhausen kommt zuerst und nachdrücklich die Klage darüber zum Ausdruck, dass «der Urheber der genialen Schöpfung», der Leiter des gigantischen Unternehmens, Herr Louis Favre, den Sieg seiner Idee und seines Werkes nicht mehr erleben durfte. Eine Baufrist von 8 Jahren war dafür in Aussicht genommen, und diese, nach Ansicht selbst von erfahrenen Fachleuten als zu kurz bemessene Frist um ein halbes Jahr unterboten worden. Favre hatte, wie der Tunnelinspektor Kauffmann in seiner bald nach



der Sprengung im Richtstollen bei einer Hitze von $32,5^{\circ}$ Celsius gehaltenen Rede dartat, seine Hoffnung auf die seit dem Durchstich des Mont Cenis eingetretene starke Verbesserung der Bohrmaschinen und den Ersatz des Schwarzpulvers durch das in seiner Sprengwirkung bedeutend stärkere Dynamit gesetzt und sich darin nicht getäuscht. Das Auftreten bedeutender Wassermassen auf der Südseite hatte bis 1876 das 1872 begonnene Werk schwer gefährdet, und heftige Kritik an der Unternehmung war laut geworden. Louis Favre kümmerte sich nicht um diese. Er ging stet und gleichsam mit zusammengebissenen Zähnen seines Weges, auch durch schwere persönliche finanzielle Verluste nicht entmutigt. Wenige Monate vor dem Durchbruch aber erlag er selbst auf dem Felde seiner Arbeit im Tunnel einem Schlaganfall. Auf den bergumstandenen Friedhöfen von Göschenen und Airolo sind ihm und seinen während der Bauzeit als Opfer gefallenen Mitarbeitern schlichte Denkmäler errichtet worden. Viele der Mineure, meist italienischer Abkunft, von denen Kaufmann in seiner Rede rühmen durfte, dass sie sich ebenso sehr durch ihre Verwendbarkeit und Zähigkeit wie



Comano

durch ihre Freundlichkeit und Bescheidenheit ausgezeichnet hätten, schlafen an der Stätte dieser Ehrenmäler den letzten Schlaf. Mannigfach waren während des Baues die Krankheiten und Unglücksfälle, die sie hinwegrafften.

Die Dörfer diesseits und jenseits des Tunnels waren lebendig geworden, städtehaft sich auswachsend für ein paar Jahre, Bienenkörbe des Fleisses, Orte lauter Vergnügungen an den Zahltagen, Stätten auch von Streit und Tod, wenn menschliche Leidenschaft, vom Alkohol befeuert, die Schleusen brach. Heute wie in ihr Anfangsdasein zurückgesunken, Häuserhäuflein, Schutz suchend unterm Gefels, streifen die Schnellzüge sie nur kurz. Der Strom der Fremden, dem der Gottharddurchbruch Weg eröffnete von und nach Süden, rauscht an ihnen vorbei. Sie achten sein kaum. Still steigt der Rauch aus den Kaminen, in niedern Stuben haust der Bergführer und Kristallsucher, der kleine Arbeiter, der Bahnbeamte, vor allem der Landwirt. Hast und Hunger nach endlosen Weiten ist in die Schar der Wanderer

Blick vom San Salvatore / Sur les hauteurs du San Salvatore



Abend am Luganersee / Le soir tombe sur le lac de Lugano

gefahren, die einst auf stillen Alpenstrassen ging. So wurde Favres Werk wohl eine jener Welten vereinigenden, Zeiten überbrückenden Neuerungen, aber neben ihnen, wie zurückgeblieben und vergessen, steht die Heimat der primitiven, verträumten, der Ureinwohner des Gebirgs, aus kurzer Unruhe wie aus einer erregenden Hoffnung zurückgefallen in ein Sichbescheiden, köstlich als Gegenwirkung zu Fortschritt und Menschenübermut.

Die «Neue Zürcher Zeitung» vom 2. März 1880 erzählt in ihrer Nr. 62 ausführlich den Hergang des eigentlichen Tunneldurchstichs. Er erfolgte um einige Meter früher als erwartet, indem von der Airoler Seite der Bohrer plötzlich die letzte Scheidewand mit fürchterlichem Krachen durchbrach, sodass die Arbeiter im Göschener Stollen, eine Explosion fürchtend, sich flüchteten. Bald kehrten diese indessen zurück. Der Schrecken wandelte sich in Jubel. Die Arbeitergruppen verständigten sich durch das entstandene Loch, durch das heftige Zugluft wehte, und reichten einander Zigarren. Die Sektion Airolo übergab der von Göschenen ein in eine Blechkapsel gestecktes Bild Louis Favres. Dem eigentlichen Fall der ganzen letzten Scheidewand wohnten bei furchtbarer Hitze auf jeder Seite etwa 250 Mann, Ingenieure, Mechaniker und Arbeiter bei. Unmittelbar nach dem Verziehen des Rauches der letzten Sprengschüsse brach sich der Jubel der Beteiligten über die



Freilegung des Weges, der 8 Jahre Schaffenden und Hoffenden über die Erreichung des grossen Zieles in gegenseitigem Aufeinanderzustürmen, Umarmungen, Durcheinander, Geschrei, selbst in Tränen Bahn.

Am 2. März brachte ein erster Extrazug die zur Eröffnungsfeier geladenen Gäste von Göschenen nach Airolo. Er brauchte $3\frac{1}{2}$ Stunden. Wenn man bedenkt, dass dieselbe Strecke von den Schnellzügen jetzt in weniger als einer Viertelstunde zurückgelegt wird, so lässt sich die Länge des Weges und die Überwindung der Ferne, wie die Jetztzeit sie erreicht, ermessen. Am 3. März fand in der mit Favres Bild, mit Fahnen und Reisig geschmückten Maschinenhalle zu Airolo ein grosser Festakt mit Bankett statt. An Reden soll es dabei nicht gefehlt haben, wenn man den leise verzweifelten Berichten der damaligen Reporter glauben darf. Der Grundton vieler war leise, verehrungs-volle Wehmut um den verlorenen, als Fachmann wie als Mensch gleich angesehenen Unternehmungsleiter Favre. Den Arbeitern wurden Medaillen zur Erinnerung an den Durchstich verabreicht, 3000 silberne und 700 bronzene. Italien hatte der Arbeitertruppe die ausdauerndsten Glieder gestellt. In Göschenen und Airolo läuteten die Glocken. Der Feier an Ort und Stelle folgten bald solche in Luzern, Bern, Basel.

Wie ein Schnellzug, brausend herauf aus dem Tal des Nordens zur Höhe, das Gotthardloch durchrollend und wieder hinab sich windend ins Tal des Südens, sind die 50 Jahre seit jenem grossen Durchbruchstag entglitten, herauf aus Nebeln und Frost der Sorge, durch die Finsternis eines Weltkriegs zum Lichte neuer Hoffnung. Die Gotthardzüge keuchen nicht mehr unter



Erwachen der Natur in Brione / Réveil de la nature à Brione

Dampf, der schwere Rauch des grossen Tunnels, dessen Giften mancher Wärter zum Opfer gefallen, ist verjagt. Mit sieghafter Schnelligkeit und Stetigkeit gleitet der elektrische Zug seinen Zielen zu, den Weltstädten jenseits und diesseits des Gotthards, von Welt zu Welt. Viel Erwartung wurde an das grosse Werk geknüpft. Niemand aber ermass voll die endliche Entwicklung.

Als Knabe sass ich im Winter 1880 auf 1881 mit meinem Vater wochenlang in einem Saal des «Hotel Göschenen» zu Göschenen, da noch viele der Bauleiter und Ingenieure dort zu Tische gingen. Ich erinnere mich des Rotbarts Zollinger, des ernsten Isaac, des gemütlichen Bechtle, der Dolschalek, Dietler, Scherer und vielen andern. Dem Knaben machte damals einen gewaltigen Eindruck, dass der junge Scherer im Übermut und Weinlaune in der Schöllenen die Teufelsbrücke auf ihrem schmalen Steingeländer, am Rande des furchtbaren Abgrunds, überschritt. Was aber ist Kühnheit? Nicht nur schwindelnde Pfade gehen die Sieger der Zeiten. An den Himmel greifen ihre Hände. Aussergewöhnliche Anstrengung und Mut von Titanen zeitigen die grossen Werke. Auf unzähligen Gebieten haben Kampf und Sieg den am Gotthard überholt. Sei dieser einen gedacht in Freude auch an allen andern und in der Gewissheit aller kommenden. Nur sie vermögen der kühnen Menschen Menschlichstes zu hemmen, ihre eigene Vergänglichkeit.

Ernst Zahn.



*Der Camoghè im Frühlicht
L'aube se lève sur Locarno*