

SWR2 Zeitwort

22.05.1882:

Der Gotthardtunnel wird feierlich eröffnet

Von Klaus Gülker

Sendung: 22.05.2023

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2017

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Service:

SWR2 Zeitwort können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter www.swr2.de oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Autor:

Als der Tunnel an diesem 22. Mai offiziell eingeweiht wurde, waren gerade mal 10 Jahre seit jenem Tag vergangenen, an dem die Arbeiter mit Pickel, Schaufel und Schwarzpulver ihr Werk begannen. Den Zuschlag für das Jahrhundertbau hatte der Genfer Unternehmer Louis Favre bekommen, ein Mann, über den der Schweizer Historiker Konrad Kuoni sagt:

O-Ton von Konrad Kuoni:

Er nahm keinerlei Rücksicht auf die Arbeiter, die er anstellte, war ganz sicher nicht dumm, ganz sicher nicht unfähig, ganz sicher nicht moralisch.

Autor:

Denn ihn, den gelernten Zimmermann, interessierte vor allem eins: Geld. Im Vertrag war festgelegt: Acht Jahre Bauzeit – Favre unterschrieb, auch, dass er- wenn er den Termin nicht einhalten kann – täglich 5000 Schweizer Franken Strafe zahlen müsse, nach einem halben Jahr sogar 10.000, am Tag. Der Mann hatte bis dato keinen Tunnel gebaut, der mehr als einen Kilometer lang war, nun waren knapp 15 Kilometer zu durchschlagen. Fast 6000 Arbeiter schufteten unter unsäglichen Bedingungen in drei Schichten. Unfälle waren an der Tagesordnung, nach offiziellen Angaben verloren 177 Menschen ihr Leben beim Tunnelbau. Zerquetscht von Gestein, überrollt von Fahrzeugen, getötet bei Explosionen. Zu den Opfern zählt auch Bauunternehmer Favre selbst, denn er erlitt im siebten Baujahr einen Herzinfarkt im Tunnel.

O-Ton von Konrad Kuoni:

Er brach vollkommen unerwartet tödlich zusammen, d.h. er hat den Durchbruch der beiden Richtstollen am 29.2.1880 – das wäre vielleicht die Stunde seines Lebens gewesen – nie erleben dürfen.

Autor:

Von beiden Seiten aus hatten sie gebohrt, vom Tessin und vom Kanton Uri. In einem zeitgenössischen Bericht hieß es über den Tag des Durchstichs im Februar 1880:

Zitat:

Wir saßen in Göschenen im Rössli am Essen, als ein Arbeiter das Wirtshaus betrat und dem Sektions-Ingenieur Stockalper einen Zettel mit einer Mitteilung überbrachte. Stockalper erhob sich und plötzlich trat Stille im Wirtshaus ein, dann stieß er aufgeregt die Worte aus: 'Messieurs, la sonde a passé!' Nun brach ein unbeschreiblicher Jubel aus.

Autor:

Es war wirklich eine Meisterleistung. Die beiden Stollen hatten sich auf fast 15 Kilometern in der Mitte getroffen, die Abweichungen zur Seite gerade mal 33, in der Höhe fünf Zentimeter. Durch das Loch reichten die Arbeiter ihren Kollegen auf der anderen Seite eine Blechdose mit dem Bild Favres, dazu der Satz:

Zitat:

Wer wäre würdiger gewesen, als Erster die Schwelle zu überschreiten, als Favre, der seinen Mitarbeitern Meister, Freund und Vater war. Es lebe der Gotthard!

Autor:

Was angesichts der Verhältnisse auf der Baustelle und angesichts heftiger Streiks und der vielen Toten eine ziemliche Beschönigung der wahren Verhältnisse gewesen sein dürfte. Gut drei Jahre später, traf sich die Prominenz zur offiziellen Einweihung, und nicht nur Favre fehlte, auch ein Deutscher, der an den Plänen für die Gotthardbahn maßgeblich mitgearbeitet hatte. Von Robert Gerwig, einem Eisenbahningenieur aus Karlsruhe, stammte die Idee der gewundenen Zufahrtrampen zum Tunnel, eine Idee, die er im Schwarzwald gehabt hatte und dort vor dem Gotthard realisieren konnte, auf der Strecke zwischen Offenburg und Konstanz. Der Schweizer Historiker Walter Trüb:

O-Ton von Walter Trüb:

Die Schwarzwaldbahn ist im Prinzip entstanden als Produkt seiner Studien für die Gotthardbahn. Er hat die Studien für Schwarzwald- und die Gotthardbahn mehr oder weniger gleichzeitig in seinem stillen Kämmerlein ausgearbeitet, weil er wusste, dass die Voraussetzungen an beiden Orten vergleichbar sind.

Autor:

Gerwig war noch vor der Tunneleinweihung als Bauleiter am Gotthard entlassen worden, weil unter seiner Führung die Kosten aus dem Ruder liefen. Auch für die Erben des Tunnelbauers Favre ging es am Ende ums Geld: Sie mussten die Konventionalstrafen zahlen, die ihnen Favre mit dem nicht eingehaltenen Versprechen eingebrockt hatte, in acht Jahren mit dem Bau fertig zu sein. Nachzahlungen in Millionenhöhe haben sie ruiniert.