Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels (1872-1881)

Autor(en): **Kuoni, Konrad**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG**

Band (Jahr): **80 (2008)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-378447

Nutzungsbedingungen

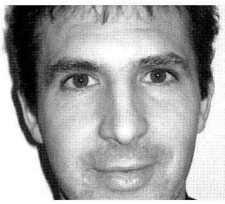
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels (1872–1881)

Konrad Kuoni, lic. phil. I
Geboren am 6.11.1965 in Zürich. Studium der Germanistik, Geschichte und Schweizergeschichte an der Universität Zürich. Umfangreiche Lizentiatsarbeit über den Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels, zahlreiche Publikationen zum Thema in Büchern und Zeitungen. Nach Lehrtätigkeit in Kaiserstuhl, Zug und Luzern unterrichtet er heute Allgemeinbildung an der Berufsschule für Gestaltung in Zürich.

Bild 1: Alfred Escher (1819–1882). (Foto: Zentralbibliothek Zürich)

Der Gotthard-Eisenbahntunnel mag ein technisches Wunderwerk sein. Er wurde aber teuer erkauft: auch mit dem Leben der Arbeiter, die ihn bauten. Die Behörden schauten weg.

The Gotthard Railway Tunnel is indeed a technical miracle. But at what expense? Many paid with their lives to build the tunnel while the authorities looked the other way.

Später Beginn des Bahnbaus in der Schweiz

In der Schweiz wurde mit dem Eisenbahnbau verhältnismässig spät begonnen. Partikulärinteressen, Kantönligeist, ja die innere Zerrissenheit, die Ende 1847 sogar zum Bürgerkrieg zwischen katholischen und reformierten Kantonen führte, hatten einen Bahnbau verunmöglicht. Die einzige Ausnahme, die im August 1847 eröffnete Spanisch-Brötli-Bahn, welche Zürich mit Baden verband, stand vollkommen isoliert in der Landschaft. Der Sieg der liberalen, fortschrittlichen Kräfte über die katholisch-konservative Seite führte zum modernen Bundesstaat Schweiz. Die neue Staatsform ebnete dem Industriestaat Schweiz und damit auch dem Eisenbahnbau den Weg. Die Schweiz war 1848 von Staaten umgeben, welche die neue Technik eingeführt hatten und ausbauten. So war die möglichst rasche Erstellung eines Eisenbahnnetzes eine der zentralen Aufgaben im neuen Bundesstaat.

Alfred Escher: der Motor des Eisenbahnbaus

Der Zürcher Alfred Escher (1819–1882) war die bestimmende Figur in der Eisenbahnangelegenheit. Am 12. November 1849 führte er im Nationalrat, dem er bis zu seinem Tod angehörte, als dessen Präsident aus: «Von allen Seiten nähern sich die Schienenwege immer mehr der Schweiz ... Es tau-

chen Pläne auf, gemäss denen die Bahnen um die Schweiz herumgeführt werden sollen. Der Schweiz droht somit die Gefahr, gänzlich umgangen zu werden und in Folge dessen in der Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen.»[1] Im Weiteren sprach er im Zusammenhang mit der Eisenbahn sogar von «einer Lebensfrage der Schweiz».[2]

Im Juli 1852 wurde das «Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen» vom Parlament angenommen. Sehr umstritten war die Frage, ob man sich für ein privatwirtschaftlich oder ein staatlich organisiertes Eisenbahnsystem entscheiden sollte. Die Privatbahnbefürworter um Escher setzten sich äusserst knapp durch.[3] In der Folge entstanden verschiedene Eisenbahngesellschaften und -linien. Escher wurde 1853 Direktionspräsident der Nordostbahn. Gleichzeitig war er auch Regierungspräsident des Kantons Zürich.[4] Weil der Kapitalbedarf der Eisenbahngesellschaften enorm war und von den bestehenden schweizerischen Banken nicht gedeckt werden konnte, die Abhängigkeit von ausländischen Banken aber heikel war, gründete Escher 1856 die «Schweizerische Kreditanstalt» (SKA, heute «Credit Suisse»). Escher wurde Verwaltungsratspräsident (Bild 1).[5]

Entscheidung für den Gotthard

Schon früh war klar, dass ein schweizerisches Eisenbahnsystem ohne Alpenübergang einem Haus ohne Dach gleichkam. Das Ausland plante und baute bereits Bahnen über die Alpen, als die Schweiz eisenbahnpolitisch noch in den Kinderschuhen steckte: Zwischen 1848 und 1854 entstand die Semmeringbahn, die Wien mit Triest verbindet, 1867 wurde die Brennerlinie eröffnet, 1871 die Bahn durch den Mont Cenis, mit deren Bau man 1857 begonnen hatte.[6] Bald tobte in der Schweiz ein erbitterter Kampf um die Frage, welcher Alpenübergang gewählt werden sollte. Die Westschweizer wollten den Simplon oder den Grossen St. Bernhard, die Berner bevorzugten den Grimsel, die Innerschweizer, sekundiert von den Baslern und Aargauern, den Gotthard, die Ostschweizer riefen nach einem Bündner Pass, auf den man sich wiederum nicht einigen konnte. Die staatlichen Behörden, die wohl am ehesten gesamtschweizerische Interessen hätten vertreten können, mussten schweigen; die Bahnen waren ja Privatsache.

Mit der Zeit wurde klar, dass die Entscheidung zwischen dem Gotthard und einem Bündner Pass fallen würde. Der Vorteil des Gotthards lag darin, dass er ziemlich genau in der Mitte zwischen Brenner und Mont Cenis liegt und eine direkte Nord-Süd-Linienführung ermöglichte. 1863 trat die Nordostbahn der Gotthardvereinigung bei.[7] Damit war eine Vorentscheidung gefallen. Nun war es wichtig, die Gunst des Auslandes zu gewinnen. Man konnte nämlich damit rechnen, dass Italien und einige deutsche Gliedstaaten bereit waren, für eine Bahn durch die Schweizer Alpen Subventionen zu leisten, weil eine solche auch und gerade ihnen zugute kam. (Heute finanziert die Schweiz ihre neuen Alpenbahngrossprojekte ganz allein.)

Im September 1865 trafen sich die beiden Nordostbahndirektoren Stoll und Escher mit dem badischen Ministerpräsidenten von Roggenbach und dem preussischen Ministerpräsidenten Bismarck. Bismarck erklärte, dass er an einer Gotthardbahn interessiert sei. Die Initiative für eine preussische Subvention müsse aber – wenigstens dem Schein nach – vom Abgeordnetenhaus oder von irgendwelchen anderen Kreisen kommen.[8] Am 27. Februar 1869 war es so weit. Im preussischen Abgeordnetenhaus fragte der Deputierte Alexander von Sybel die Regierung an, «ob den ... internationalen Verhandlungen über die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien Fortgang gegeben worden ist».[9] In von Sybels Begründung kam klar hervor, dass er für den Gotthard eintrat. Für seine Verdienste zugunsten der Gotthardbahn – im Wesentlichen bestanden sie aus dieser Anfrage – kassierte er 25 000 Franken,[10] umgerechnet auf heute rund eine Million Franken. Es ist wohl nicht vermessen, hier von einem klaren Fall von Bestechung zu sprechen.

Bereits Ende März 1869 teilte der Gesandte des Norddeutschen Bundes in Bern dem Bundesrat mit, dass seine Regierung sich für den Gotthard entschieden habe. Der Bundesrat konnte nun offen erklären, dass er ebenfalls für den Gotthard eintrete, weil nur diese Lösung eine Subvention des Auslands ermögliche. So lud er zur internationalen Gotthardkonferenz, welche am 15. September 1869 in Bern begann. Beteiligt waren Abgeordnete der Schweiz, Italiens, des Norddeutschen Bundes, Badens und Württembergs. Das Schlussprotokoll wurde am 13. Oktober 1869 unterschrieben. Es hielt die zu bauenden Strecken fest. Die ganze Bahn sollte innert neun Jahren (das war die Bauzeit, die man für den grossen Tunnel berechnete) erstellt sein. Der Gesellschaft, welche die Bahn baute, winkte eine Subvention von total 85 Millionen Franken (45 Millionen aus Italien, 20 Millionen aus der Schweiz und 20 Millionen vom Norddeutschen Bund, Baden und Württemberg).[11] Zwei Tage nach der Unterzeichnung des Schlussprotokolls wurde zwischen Italien und der Schweiz der Gotthardvertrag als Staatsvertrag geschlossen.[12] Der Beitritt der deutschen Gliedstaaten verzögerte sich durch den Krieg gegen Frankreich. Im November 1871 ratifizierte dann das neue Deutsche Reich das Abkommen, dem das Schweizer Parlament bereits im Juli 1870 zugestimmt hatte, allerdings unter wütenden Protesten von Vertretern aus der West- und vor allem der Ostschweiz, dies, obschon die schweizerischen Subventionen nicht Gelder des Bundes, sondern der an der Gotthardbahn beteiligten Kantone und Bahngesellschaften waren.[13]

Subscriptions-Anmeldung.

Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Subscription auf 34,000,000 Franken = 68,000 Stück,
zu 500 Franken.

An ..... No.

(Name der Firma, bei welcher die Subscription angemeldet wird.)

Auf Grund der Anmeldungs-Bedingungen des von Ihnen ausgegebenen Prospectus subscribir.....

d..... Unterzeichnete..... *) .....

..... von den bei Ihnen aufgelegten

Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft Stück Actien =

Franken

und verpflicht..... sich demgemäss zu deren Abnahme oder zu der Abnahme desjenigen geringeren Betrages, welcher ..... von Ihnen auf Grund ..... Anmeldung zugetheilt werden wird.

....., den ..... Januar 1872.

.....

*) Name und Wohnort deutlich zu schreiben.

Bild 2: Subskription der Gotthard-Aktien. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Die Gesamtkosten für den Bahnbau wurden auf 187 Millionen Franken geschätzt. Zum Subventionsbetrag von 85 Millionen Franken mussten also 102 Millionen Franken an Privatkapital aufgetrieben werden. Zu diesem Zweck bildete sich ein Konsortium aus deutschen, schweizerischen und italienischen Geldinstituten, welche im Oktober 1871 einen Finanzvertrag abschlossen, der für die Beschaffung der nötigen 102 Millionen Franken Aktien im Wert von 34 Millionen und Obligationen im Wert von 68 Millionen vorsah.[14] Die Zeichnung der Gotthardbahnaktien fand am 22. und 23. Januar 1872 statt.[15] Sie verlief turbulent, was eng mit dem 15 Kilometer langen Tunnel zwischen Göschenen und Airolo zusammenhing. Der Voranschlag für den Tunnel betrug 55,8 Millionen Franken respektive 3733 Franken pro Meter (ohne Ausmauerung), was allgemein als zu hoch galt. Den Aktionären wurde ein Drittel der Bauersparnisse am Gotthardtunnel versprochen, und so wurden denn die Zeichnungsstellen regelrecht überrannt.[16] Die dem ganzen Unternehmen äusserst wohl gesinnte «Neue Zürcher Zeitung» sprach von «unerquicklichen Bildern der übertriebenen Hast des Publikums, welche der Sache mehr schadet als nützt».[17] Für Zürich waren 1980 Aktien zugeteilt. Gezeichnet – Subskriptionsstelle war Eschers SKA – wurden 45 025.[18] Eine Reduktion war unumgänglich. Wer eine bis 50 Aktien gezeichnet hatte, bekam eine Aktie, für 51–200 gezeichnete Aktien gab es zwei, und für über 200 kriegte man drei (Bild 2).[19]

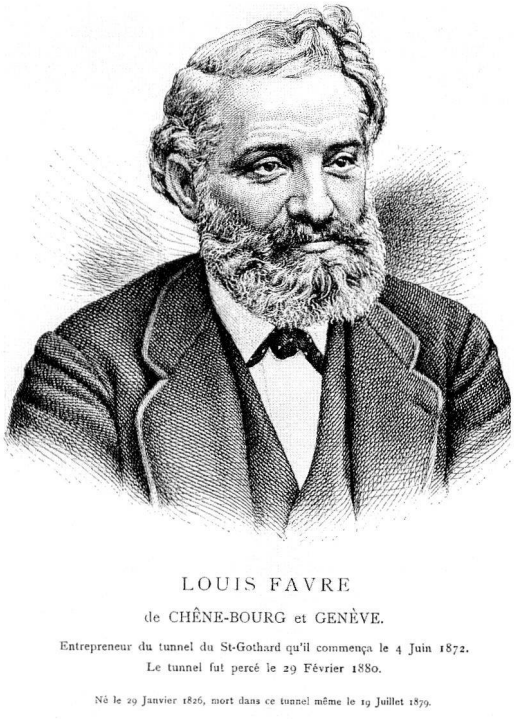
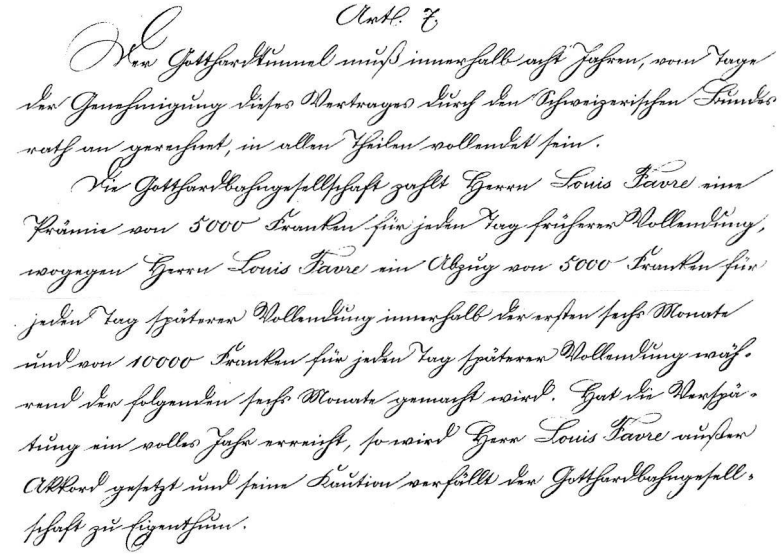


Bild 3: Louis Favre (1829–1879). (Foto: Zentralbibliothek Zürich)


Artl. 7

Der Gotthardtunnel muß innerhalb acht Jahren, vom Tage der Genehmigung dieses Vertrages durch den schweizerischen Bundesrath an gerechnet, in allen Theilen vollendet sein.

Die Gotthardbahngesellschaft zahlt Herrn Louis Favre eine Prämie von 5000 Franken für jeden Tag früherer Vollendung, wogegen Herrn Louis Favre ein Abzug von 5000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung innerhalb der ersten sechs Monate und von 10000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung während der folgenden sechs Monate gemacht wird. Hat die Verspätung ein volles Jahr erreicht, so wird Herr Louis Favre ausser Akkord gesetzt und seine Kaution verfällt der Gotthardbahngesellschaft zu figuriren.

Bild 4: Vertrag mit Favre. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Die Gotthardbahnvereinigung ging Ende 1871 in die Gotthardbahngesellschaft über. Direktionspräsident wurde Escher.[20] Die Gotthardbahngesellschaft teilte die zu bauenden Strecken in verschiedene Abschnitte ein, für die jeweils ein eigenständiges Unternehmen zuständig war. So hielt sie es auch mit dem Gotthardtunnel, dem schwierigsten, prestigeträchtigsten und auch teuersten Teilstück.

Favre bekommt den Tunnelbau-Auftrag

Im Verlaufe des Aprils 1872 erschien in den wichtigsten Zeitungen der Schweiz, Deutschlands und Italiens, aber auch Frankreichs, Österreich-Ungarns, Belgiens, Englands und der USA ein Inserat, das dazu einlud, bis am 18. Mai 1872 Offerten für den Bau des Gotthardtunnels einzureichen.[21] Unternehmer, die den Gotthardtunnel bauen wollten, hatten also bloss rund einen Monat Zeit bis zum Einreichen eines Angebots. Binnen der gesetzten Frist traten acht Offerten ein.[22] Bald war klar, dass der Tunnelbauauftrag entweder an die «Società Italiana» unter Severino Grattoni (1816–1876) oder an den Genfer Louis Favre (1826–1879) ging (Bild 3). Grattoni war (mit Sommeiller zusammen) der Erbauer des 12,8 Kilometer langen Mont-Cenis-Tunnels, des bis dahin längsten Tunnels der Welt. Favre – sein längster Tunnel war bloss einen Kilometer lang – wusste, dass er nur mit einem halsbrecherischen Angebot eine Chance hatte. So forderte er 2830 Franken pro Meter (ohne Ausmauerung), er verlangte eine Bauzeit von lediglich acht Jahren, und er war mit einer Kaution von acht Millionen Franken einverstanden, die er nach einem Jahr Verspätung zu verlieren bereit war. Grattoni wollte 3389 Franken pro Meter (ohne Ausmauerung), forderte eine Bauzeit von neun Jahren und erklärte sich mit dem Verlust der Kaution nach 11 Jahren einverstanden. Dazu wollte er sich, im Gegensatz zu Favre, gegen höhere Gewalt absichern. Die Gotthardbahngesellschaft entschied sich nicht für die besser qualifizierte Unternehmung, sondern für die billigere Offerte.[23] Sie diktierte Favre im Folgenden einen Vertrag (Abschluss am 7. August 1872), aus dem sich dieser nie mehr sollte lösen können. Artikel 7 war das Damoklesschwert, welches von nun an ständig über Favre schwebte. Er lautete: «Der Gotthardtunnel muss innerhalb acht Jahren, vom Tage der Genehmigung dieses Vertrages durch den schweizerischen Bundesrath an gerechnet (23. August 1872), in allen Theilen vollendet sein. Die Gotthardbahngesellschaft zahlt Herrn Louis Favre eine Prämie von 5000 Franken für jeden Tag früherer Vollendung, wogegen Herrn Louis Favre ein Abzug von 5000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung innerhalb der ersten sechs Monate und von 10 000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung während der folgenden sechs Monate gemacht wird. Hat die Verspätung ein volles Jahr erreicht, so wird Herr Louis Favre ausser Akkord gesezt, und seine Kaution verfällt der Gotthardbahn-

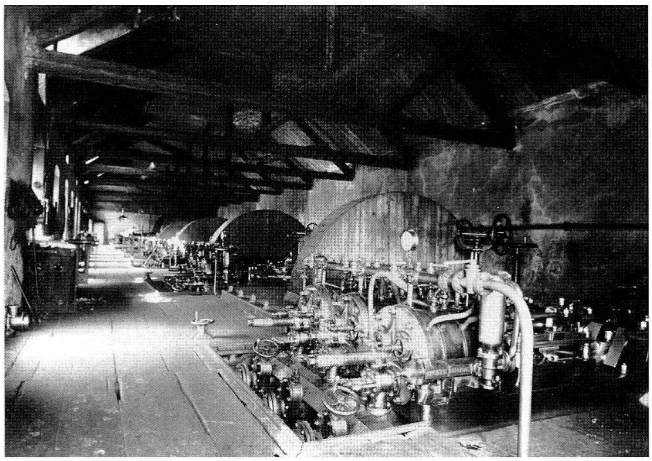


Bild 5: Kompressorenhalle Göschenen. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Bild 6: Baubeginn in Göschenen. (Foto: Adolphe Braun/Kurt Zurfluh: Gotthard. Als die Bahn gebaut wurde. Zürich 1982)

gesellschaft zu Eigenthum» (Bild 4).[24] Ausnahmeregelungen gab es keine. Im Weiteren wurde Favre dazu verpflichtet, in den beiden Tunnelportalortschaften Göschenen und Airolo je ein Spital zu errichten und Ärzte anzustellen.[25] Favre setzte mit diesem Vertrag alles auf eine Karte. Zog sie nicht, war er erledigt. Zog sie, musste er teilen. 45 % eines allfälligen Gewinnes gingen an die Geschäftspartner einer Kommanditgesellschaft, welche Genfer und Pariser Financiers auf die Beine gestellt hatten, um die Kaution von 8 Millionen Franken aufzubringen.[26]

Bau des Gotthardtunnels

Sowohl in Göschenen wie auch in Airolo wurde im September 1872 mit dem Bau der Werkanlagen begonnen. Die Gebirgsflüsse Reuss und Ticino wurden eingefasst und angezapft, denn der Bohrmaschinenantrieb, die Lüftung und der Druckluftlokomotivenbetrieb beruhten auf der Wasserkraft, die ihrerseits Luftkompressoren antrieb (Bild 5). Am 13. September 1872 begann Favre in Airolo mit dem Bau des Tunnels, am 24. Oktober in Göschenen (Bild 6). Favre baute nach dem belgischen System, das heisst von oben nach unten. Zuerst wurde der Richtstollen (enge Tunnelröhre mit einem Querschnitt von 6 bis 7 m²) erstellt und dieser dann nach und nach bis zum Vollausbruch (Querschnitt 45,1 m²) erweitert. Gebohrt wurde zunächst von Hand. Seit dem 4. April 1873 kam in Göschenen regelmässig die Maschinenbohrung zur Anwendung, vom 1. Juli 1873 an auch in Airolo. Sechs Bohrmaschinen befanden sich hierbei auf einem circa 5 Tonnen schweren Bohrgestell (Bild 7). Im Richtstollen befand sich eine Dienstbahn, auf der das Bohrgestell bis zur Stollenbrust (vorderster Teil des Tunnels) bewegt werden konnte. Die Stollenbrust war, wie erwähnt, gut 6 m² gross. Es mussten ungefähr 20 Löcher von durchschnittlich einem Meter Tiefe in die Stollenbrust gebohrt werden, unter Zuhilfenahme von Wasser, das sich in einem Reservoirwagen befand (im Mont Cenis, wo man grösstenteils noch mit Schwarzpulver sprengte, brauchte es im Schnitt 80 Löcher). An jeder der sechs Bohrmaschinen arbeitete ein Mann, andere Arbeiter hatten die stumpf gewordenen Bohrer auszuwechseln. Nach dem Bohren der Löcher wurde das gesamte Material um rund 100 Meter zurückgezogen, weil man nun die mittleren Löcher mit Dynamit lud – pro Bohrloch brauchte es rund 1 kg –, worauf ein erstes Mal gesprengt wurde. Darauf wurden die restlichen Bohrlöcher mit Ausnahme der vier untersten mit Dynamit gefüllt und gesprengt. Am Schluss lud man die vier übrig gebliebenen Löcher und sprengte auch sie. Nun wurde das lose, aber nicht weggeschleuderte Gestein abgebrochen, der Schutt auf Rollwagen geladen und nach draussen gefahren, zunächst noch mit Hilfe einer Dampflokomotive, die im Tunnel natürlich für unglaublichen Rauch sorgte, seit Ende 1873 mehrheitlich mit Druckluftlokomotiven. Dann rückte man das Rollbahngleis nach vorne. Der Richtstollen wurde nach und nach erweitert. Zuerst kam die seitliche Erweiterung, dann der Sohlenschlitz (Vertiefung), später die seitliche Erweiterung des Sohlenschlitzes und am Schluss der Vollausbruch. Sobald der Sohlenschlitz in Angriff genommen wurde, hatte der Tunnel zwei Ebenen, die durch eine Rampe miteinander verbunden waren. Der Schutt des Richtstollens wurde durch Schläuche auf die untere Ebene befördert und in Rollwagen verladen. Im Richtstollen wurde der Materialtransport entweder von Menschenhand oder durch Pferde besorgt. Den Transport von Maschinen, Geräten und Gewölbesteinen (für die Ausmauerung) zwischen den beiden Etagen übernahmen zunächst ausschliesslich Pferde, später auch mit komprimierter Luft angetriebene Hebemaschinen (Bild 8). Favres draufgängerischer Charakter widerspiegelte sich in der Art, in der er baute. Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite liess er den Richtstollen in zackigem

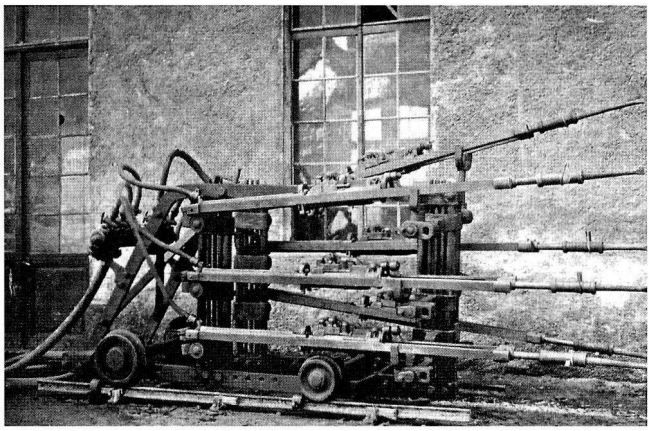


Bild 7: Bohrgestell mit sechs Bohrmaschinen. (Foto: Adolphe Braun / Kurt Zurfluh: Gotthard. Als die Bahn gebaut wurde. Zürich 1982)

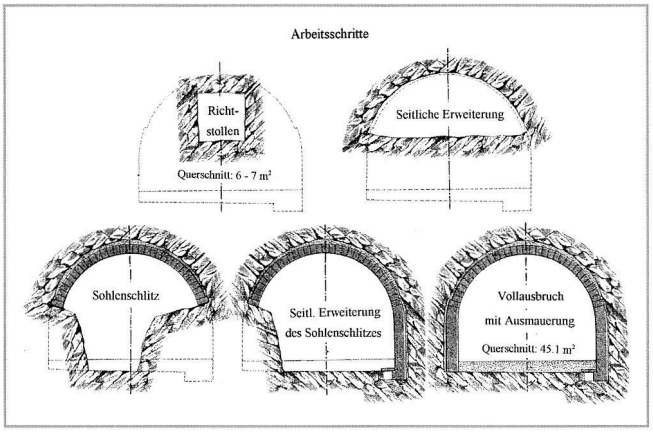


Bild 8: Arbeitsschritte. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Tempo vorantreiben. Was dahinter folgte, vernachlässigte er.[27] Favre stand von Anfang an unter einem enormen Druck, den er rücksichtslos an seine Arbeiter weitergab.

Tunnelarbeiter

In Göschenen und Airolo waren durchschnittlich zusammen rund 2600 Tunnelarbeiter beschäftigt. 94 % von ihnen kamen aus Italien, fast alle aus dem Norden. 75 % der Beschäftigten waren Piemontesen, 12,5 % Lombarden. 87,5 % der Piemontesen wiederum kamen aus der Provinz Turin. Die kleinen Dörfer stellten den Hauptharst. So arbeiteten beispielsweise mehr Männer aus Frassinetto, welches zur Bauzeit 2250 Einwohner hatte, im Gotthardtunnel als Bewohner Turins, welches 250 000 Einwohner zählte. Das Durchschnittsalter der Tunnelarbeiter betrug 28, der jüngste war zwölf. 30 % waren verheiratet. Lediglich 2 % kamen aus der Schweiz. Ein Mineur verdiente pro Tag drei Franken 90, ein Schutter drei Franken 50. 3 % des Lohnes gingen an die betriebseigene Kranken- und Unterstützungskasse. Für die Tunnellampen mussten die Arbeiter fünf Franken zahlen, für das Lampenöl täglich 30 Rappen. Der Oberingenieur der Gotthardbahngesellschaft verdiente, nebst äusserst lukrativen Sonderzulagen, 40 000 Franken im Jahr.[28]

Streik von Göschenen

Im Sommer 1875 kam es in Göschenen zu einem Streik. Am Nachmittag des 27. Juli verliessen einige Italiener ohne Erlaubnis den Tunnel. Einem leitenden Angestellten der Unternehmung Favre erklärten sie, dass es unmöglich sei, bei so dichtem Rauch zu arbeiten. Tatsächlich war die Belüftung oft sehr schlecht. Wenn Reuss und Ticino wenig Wasser führten, zog es Favre jeweils vor, die gesamte Energie für die Bohrmaschinen aufzuwenden. Sehr schnell entstand nun eine Streikbewegung. Die Arbeiter sperrten den Tunneleingang ab und forderten eine Lohnerhöhung von einem Franken pro Tag. Am Morgen des 28. Juli erhielt die Urner Regierung ein Telegramm des Göschener Gemeindepräsidenten mit der Bitte um Absendung von 50 Mann. Gleichzeitig erschien der Chef des Hauptbüros Favre beim Regierungsrat. Er forderte ein energisches Durchgreifen der Polizei. Die Urner Regierung schickte nun alle sieben verfügbaren Polizisten nach Göschenen, mit dem Auftrag, unterwegs eine Hilfsmannschaft zusammenzustellen und zu bewaffnen. So wurden 15 Mann angeheuert, Berufsleute, die mit der Polizei nicht das Geringste zu tun hatten, mehr als die Hälfte unter ihnen ausländische Bauarbeiter. Sie verdienten für den Einsatz zehn Franken. In Göschenen selbst wurde eine zehnköpfige Bürgerwehr zusammengetrommelt, der allerdings bloss zwei Auswärtige, ein Deutscher und ein Thurgauer, als eigentliche Mitglieder angehörten. Die Urner Polizeitruppe und die Göschener Bürgerwehr waren vollkommen überfordert. Die Polizeimannschaft wollte den Postplatz räumen, der von den gut tausend Streikenden besetzt worden war, musste aber der Übermacht weichen und sich unter Schmährufen zurückziehen. Kurz danach wurde die Göschener Bürgerwehr von den Revoltierenden mit einem Steinhagel eingedeckt, worauf sie das Feuer eröffnete. Sogleich schoss auch die Polizeimannschaft. Vier Italiener wurden getötet. Zum ersten Mal seit Bestehen des modernen Bundesstaats von 1848 war ein Streik blutig niedergeschlagen worden. Die «Neue Zürcher Zeitung» bezeichnete das Vorgehen der Streikenden als eine «Despotie der aller verwerflichsten Art»[30], die linke «Tagwacht» sprach von einer «Arbeitermetzelei».[31]

Der Urner Landammann Lusser verteidigte das Vorgehen der Ordnungstruppen, musste allerdings zugeben, dass kein Befehl zum Feuern gegeben worden war. Durch verschiedene andere Merkwürdigkeiten in die Defensive

geraten, behauptete er plötzlich und seinen eigenen früheren Berichten widersprechend, die Streikenden hätten mit Revolvern geschossen. Das war eine glatte Lüge.[32] Wachtmeister Trösch, der Chef der eingesetzten Mannschaft, hatte ausdrücklich nur von Steinwürfen der Streikenden berichtet und diesbezüglich (in mangelhaftem Deutsch) Folgendes protokolliert: «Wir hörten auf einmal Schüsse fallen, die zweifelsohne von der Hülfsmanschaft von Göschenen, die sich uns anschliesen wolte, abgefeuert wurden, weil nach deren Aussagen Steine auf sie geworfen wurden. Auf dass geknatter der ersten Schüsse sahen wir uns um und sahen, wie von der Anhöhe Steine auf uns geworfen wurden, worauf wir sogleich Feuergaben, bis sich die betrefenden zurückzogen und mit werfen von Steinen innehilten.»[33]

Der Bundesrat fragte nicht nach, sondern sah in Lussers Kehrtwende eine willkommene Gelegenheit, die blutigen Ereignisse in Göschenen zu rechtfertigen. Bundespräsident Scherer etwa war der Ansicht, dass «es ungemein erwünscht wäre, wenn konstatirt werden könnte, dass Seitens der Arbeiter Revolverschüsse gefallen, ehe und bevor von Seite der Polizeimannschaft gefeuert worden sei».[34] Auf italienischen Druck hin musste der Bundesrat eine Untersuchung veranlassen, mit der er den Bündner Ständerat und Oberst Hans Hold, einen Freund von Emil Welti (1825–1899), beauftragte. Welti, Bundesrat von 1867 bis 1891, war, eher im Hintergrund, der eigentliche Kopf des ganzen Gotthardunternehmens. Im Bericht vom 16. Oktober 1875 kam Hold zum Schluss, «dass die Nothwehr der auf's brutalste angegriffenen Polizeimannschaft sich in den engsten Schranken gehalten hat.»[35] Dazu glaubte er feststellen zu müssen, «dass gerade Diejenigen, welche ... durch Steinwürfe ... sich hervorthaten, dabei ihr Leben einbüssten».[36] Im Weiteren erwähnte er «Revolverschüsse Seitens der Arbeitermassen»[37], zweifellos mit Rücksicht auf den Bundesrat, dessen ausdrücklicher Wunsch es ja war, dass solches festgestellt werden konnte.

Dennoch handelte es sich nicht um ein reines Gefälligkeitsgutachten. Hold kritisierte nämlich die Unterkünfte der Tunnelarbeiter heftig. Ausführlich und eindringlich beschrieb er die Umstände, unter welchen die Arbeiter in Göschenen (wie auch in Airolo) ihr Leben zu fristen hatten, und er nannte ohne zu zögern die Gründe für das Übel: Göschenen wollte oder konnte die gesetzlichen Bestimmungen nicht durchsetzen; Favre war nicht willens und ökonomisch gesehen wohl auch nicht fähig, die Lebensbedingungen seiner Arbeiter zu verbessern, und Spekulanten bereicherten sich schamlos, indem sie noch die jämmerlichsten Schlafgelegenheiten zu Wucherpreisen vermieteten.[38] Göschenen übrigens wurde erst am 2. Mai 1875 von Wassen unabhängig, und dies vor allem deswegen, weil der Friedhof von Wassen infolge der vielen Todesfälle, die mit dem Tunnelbau im Zusammenhang standen, überfüllt war.[39]

Geheimbericht

Am 27. Oktober 1875 verfasste Hold zuhanden des Bundesrats einen eigentlichen Geheimbericht, welcher sich, so dessen Autor einleitend, «zu officieller Darstellung kaum eignen dürfte».[40] Er schlummerte denn auch bis 1996 unbemerkt in einer Schachtel des Bundesarchivs vor sich hin, bis ich ihn entdeckte. Dieser Geheimbericht unterscheidet sich markant von der offiziellen Darstellung. Das Gerücht, die Tunnelunternehmung habe der Urner Regierung für die Streikniederschlagung Geld angeboten, im veröffentlichten Bericht als «Verleumdung»[41] bezeichnet, kommentierte Hold nun so: «Es ist mir doch in hohem Grade aufgefallen, dass am 28t. Juli, Morgens 8 Uhr, die Regierung von Uri, bevor sie den Landjäger-Wachtmeister Trösch mit ‹Anwerbung› der Freiwilligen beauftragte, sich durch Protocollserklärung vom Abgeordneten Favres die Übernahme der sämmtlichen Kosten durch Leztern reversiren liess.»[42] Tatsächlich stellte später der Kanton Uri Favre eine Rechnung von Fr. 2510.75 mit der Begründung, dass «diese bewaffnete Intervention auf Ihr Verlangen stattfinden musste und auf Ihr Versprechen für die hiedurch erwachsenden Kosten einzustehen».[43]

Geradezu verheerend war das Bild, welches Hold im Geheimbericht von den polizeilichen Zuständen in Göschenen und Airolo zeichnete. Er schrieb: «Es hat sich in Göschenen wie in Airolo der Arbeiter das bittere Gefühl totaler Rechtlosigkeit bemächtigt, das noch dadurch gesteigert wird, dass eben den Einheimischen, die Geseze und Übungen kennen, allein Gehör geschenkt wird ... Die Speculanten thun, was sie wollen, sie übervortheilen ungestraft den Arbeiter ... Während meiner Anwesenheit in Göschenen wurde ein junger Arbeiter unmittelbar bei der Favreschen Cantine aus Rachsucht eines Andern überfallen und niedergeschlagen; weder der Arzt noch die Ingenieure Favres, welche den Thäter kannten und ihn als Marqueur fortamtiren liessen, machten Anzeige, bis nach vier Tagen der Verwundete – totaler Schädelbruch – verschied. Der dannzumal gerufene und in Begleit des Landjägers erschienene Gemeindepräsident war naiv genug, die Hausleute zu fragen, ob er wohl den Thäter – der in der Nähe sich befand – verhaften solle! Auf Rat der Hausleute verschob er dann die Verhaftung auf folgenden Tag. Unterdessen erhielt der Mörder Wink, liess sich von der Unternehmung Favre ausbezahlen und ging Nachts über den Gotthard, ohne dass er irgendwie verfolgt worden wäre, obschon Herr Kantonsverhörrichter in Göschenen selbst anwesend war u. den Hergang kannte, dem Commissär [Hold] aber sorgfältig alles verschwieg! Fast zu gleicher Zeit wurde zu Airolo beim Tunneleingang ein Arbeiter ermordet gefunden. Es wurde nicht einmal der Name desselben ermittelt, geschweige denn weitere Untersuchung gepflogen.»[44] Für den Bundesrat hätte dieser schockierende Bericht Grund sein müssen

einzuschreiten. Stattdessen legte er ihn unkommentiert zu den Akten. Aber auch der offizielle Hold-Bericht, in dem immerhin die Lebensbedingungen der Arbeiter kritisiert wurden, versandete fruchtlos. Der Bundesrat schrieb zwar dem Regierungsrat des Kantons Uri, die Situation in Göschenen sei unbefriedigend und müsse verbessert werden, doch der Regierungsrat «verwahrte» sich in seiner Antwort vom 25. Oktober 1875 gegen «weitere Anforderungen und daraus erwachsende Kosten».[45] Favre betonte, die Arbeiter seien in der Wahl ihrer Wohnorte frei und bevorzugten nun mal die schmutzigen und billigen.[46] Und die Gotthardbahngesellschaft beharrte darauf, dass nicht sie, sondern Favre für die Wohnverhältnisse der Arbeiter zuständig sei. So verbesserte sich die Lage der Arbeiter natürlich nicht.

Die Situation in den beiden Tunnelgemeinden, besonders ausgeprägt in Göschenen, war sehr schwierig. Die Zahlen der Volkszählung von 1880 dürften für die ganze Bauzeit repräsentativ sein. In Göschenen wohnten am 1. Dezember 1880 343 Einheimische, 54 Bürger von anderen Urner Gemeinden, 153 ausserkantonale Schweizer und 2440 Ausländer.[47] Polizisten hatte es zwei (Bild 9).

Bild 9: Göschenen während der Bauzeit. (Foto: Zentralbibliothek Zürich)

Bericht Sonderegger / Egger

Dolezalek und Boley, die beiden Sektionsingenieure der Gotthardbahngesellschaft in Göschenen und Airolo, verfassten im Februar 1876 Berichte über die Lebensbedingungen der Arbeiter, die zeigten, dass die Zustände die alten blieben. Dolezalek schrieb über die Lage in Göschenen: «Von der Unternehmung Favre wurde seit November 1875 für die Verbesserung oder Vermehrung der Arbeiterwohnungen ... gar nichts gethan.»[48] Und Boley fasste die Situation in den Arbeiterunterkünften Airolos so zusammen: «Wenn ich persönlich reden darf, ist mir ein halber Tag im Tunnel immer noch lieber als eine halbe Stunde in solchem Raum.»[49]

Die Klagen, dass sich die Situation in den Arbeiterunterkünften in keiner Weise verbessert hatte, drangen auch zum Bundesrat. Dieser beschloss, eine neue Untersuchung über die Verhältnisse in Göschenen durchführen zu lassen. Mit ihr wurden Laurenz Sonderegger und Hector Egger, ein Arzt und ein Bauunternehmer, betraut. Im Bericht vom 30. März 1876 schilderten Sonderegger und Egger die Tunnelarbeiterunterkünfte folgendermassen: «Die Gänge sind schmutzig wie nasse Feldwege, vor den Thüren liegt Kehricht, an manchen Fensterbrüstungen kleben Excremente, ebenso auf den Böden, welche häufig auch als Abtritt dienen; diese selber sind über alle Beschreibung schmutzig und in den meisten Häusern auch mit gutem Schuhwerke nicht zu betreten. In einem von 240 Personen bewohnten Hause wurde im Gange des 3ten Stockes eben ein grosser Misthaufen mit der Schaufel theilweise abgetragen. Ein anderes Haus, mit über 200 Arbeitern, hat überhaupt gar keinen Abtritt; in andern Häusern von 50–100 Bewohnern sind Locale vorhanden, aber vernagelt, in andern sind sie offen; dessungeachtet steht es auf den Gängen nicht besser und liegen die Excremente auch rund um die Häuser und unter vielen Fenstern. Von diesen Gängen führt Thüre an Thüre in kleine Zimmer, jedes eine eigene Wohnung, mit 2–4 Betten und einem eisernen Kochofen ... Der Boden nicht bloss schwarz vom unausweichlichen Eisen und Öhle der Arbeiterstiefel, sondern auch von zahllosem Schmutz, die Wände mit Kleidern und schimmelnden Würsten behangen, die Fenster blind, verschmiert und sorgfältig verschlossen ... Die sogenannten Betten bestehen aus einem Bretterverschlag, selten wirklicher Bettstelle, aus einem Sacke voll schlechtem Maisstroh, einem Leintuch oder auch keinem, 1–2 Wolldeken, häufig auch einem Kopfkissen, alles schmierig und schwarz. Da liegen, wohl eingewickelt, die Arbeiter zu zwei, oft zu drei in einem Bette, in ihren Kleidern, oft mit den Stiefeln, wie sie aus dem Tunnel kommen ... Es ist schwer, Schmutz und Gerüche richtig zu beschreiben; daher betonen wir zur Klarstellung, dass wir die Luft vieler, ja der allermeisten Zimmer der Göschener Privatlogis nur mit der Luft schlechter Hühnerställe oder aufgerührter Jauchekasten vergleichen könnten.»[50]

In den Unterkünften, die nicht der Privatspekulation unterworfen waren, sondern dem Tunnelunternehmer Favre gehörten, waren die Verhältnisse sehr viel besser, doch hatte nur etwa jeder siebte Arbeiter das Glück, in diesen unterzukommen.[51]

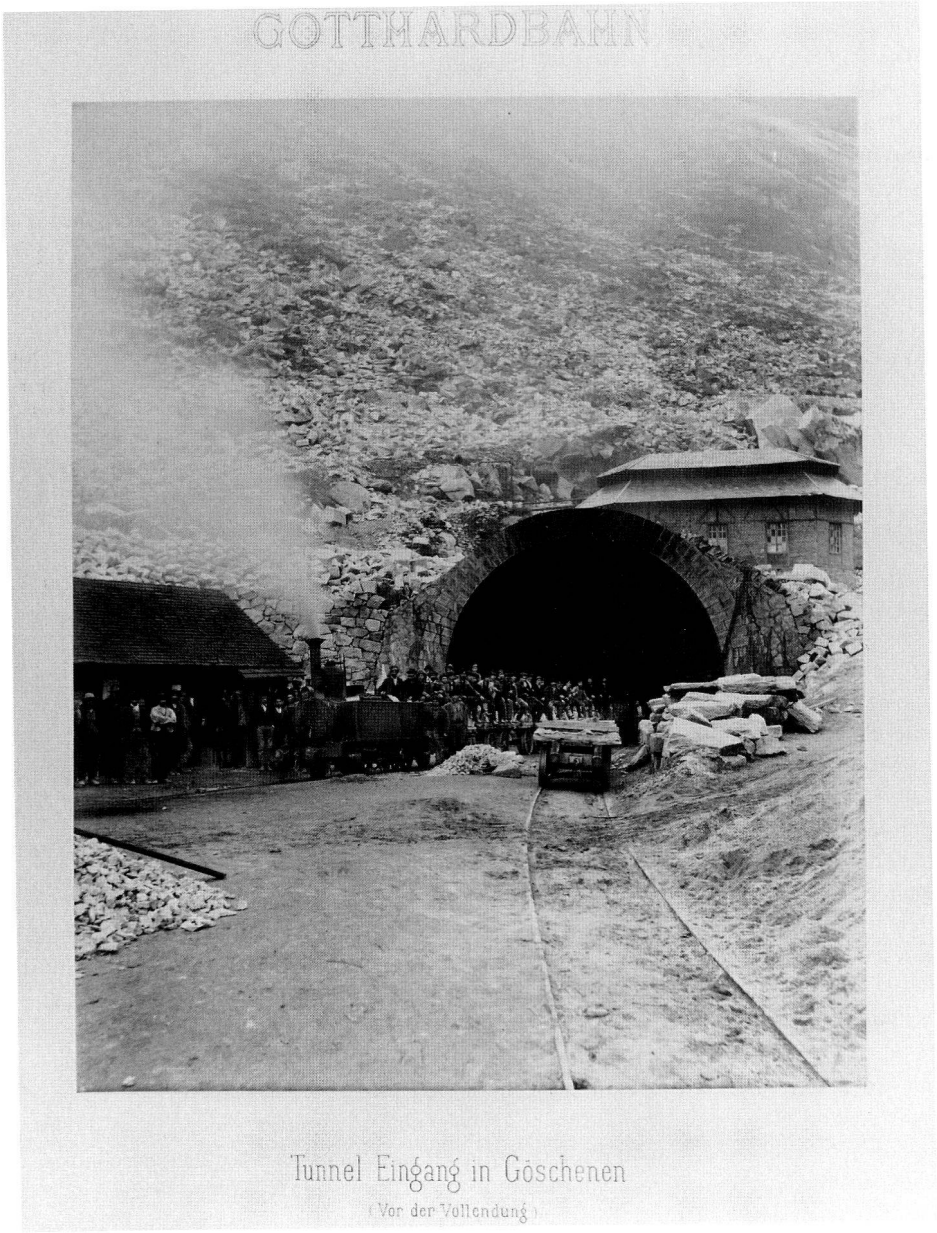


Bild 10: Tunnelarbeiter in Göschenen. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Vier Jahre später untersuchte Sonderegger noch einmal die Verhältnisse in Göschenen und nun auch jene von Airolo. Dabei hielt er fest, dass sich die Zustände kaum verändert hatten: «Ich fand ... wenig verändert; die Favre'schen Wohnungen befriedigend, aber in äusserst unzureichendem Umfange ... die Arbeitercasernen, auf Speculation gebaut und vermiethet, so scandalös wie früher, besonders bei dem grossen, von 240 Personen bewohnten Hause neben der Post; da liefen die Excremente an den Aussenwänden herab und lagen sie in Haufen auf Gängen und in Winkeln; die Zimmer und ihre Mobilien starren von Schmutz, die Fenster sind fest verschlossen, die Luft ist abscheulich, thatsächlich schlechter als in den meisten Schweineställen, weil diese doch Gatter und Luftlöcher haben.»[52]

Auch in Airolo ortete Sonderegger katastrophale Verhältnisse: «In Airolo ... fand ich ungeheuren Schmutz überall. Der Wassergraben gegen den neuen Bahnhofplatz ist stagnirende Jauche; in den Nebengässchen watet man bis an die Knöchel im Dünger, an der Haupt- und Poststrasse läuft beim Hause Nr. 72 der Inhalt eines grossen Abtrittes ... Das einzig Gute ist hier die bessere Vertheilung des Unrathes, der Mangel grosser Arbeitercasernen und speculirender Generalmiether, wie sie zur Illustration der schrankenlosen Gewerbsfreiheit in Göschenen bestehen ... Der

Spital ... ist gar nicht zweckmässig gebaut ..., dunkel, schmutzig und unfreundlich gehalten. Hier traf ich noch die uraltmodische Charpie [zerzupfte Leinwand als Verbandmaterial], die schmutzig und staubig neben dem Schüsselchen voll Wasser lag, dessen Schwamm die verschiedensten Wunden der Reihe nach ‹reinigte›. In diesem Hause waltet keine weibliche Hand, und ein schmieriger Infirmier [Pfleger] erschien mir gleich abstossend als Krankenwärter wie als Koch» (Bild 10).[53]

Unfälle

Die unmittelbarste Gefahr aber drohte den Arbeitern nicht in ihren Unterkünften, sondern im Tunnel selbst, wo es zu mindestens 199 tödlichen Unfällen kam. Die Reise durch den Tunnel dauert heute gut sieben Minuten. Auf fast jede zweite Sekunde Fahrt kommt also ein Unfalltoter.

Rollwagenunfälle (31 % aller tödlichen Unfälle) waren die häufigste Todesursache. Mit den Rollwagen wurde Material in den Tunnel hinein- und aus diesem herausgefahren. Für den Transport in beide Richtungen hatte es nur ein Geleise, welches eine Spurbreite von einem Meter aufwies. Über die ganze Tunnelbauzeit verkehrten im engen Tunnel durchschnittlich pro Tag auf jeder Seite rund 12–15 Materialzüge mit je 20 Wagen. Favres schneller Vortrieb des Richtstollens auf Kosten des Vollausbruchs war dem Rollwagenbetrieb alles andere als dienlich, betrug doch die Breite des Richtstollens bloss 2,4 Meter. Dazu konnte der Richtstollen nur mittels einer Rampe angefahren werden, wobei es manchen Absturz von der oberen auf die untere Etage gab.[54]

Am 26. Oktober 1876 beklagte sich Wilhelm Hellwag, der Oberingenieur der Gotthardbahngesellschaft, schriftlich bei Favre: «Die Unglücksfälle am grossen Tunnel mehren sich in solch bedenklicher Weise, dass es Pflicht der Bauleitung erscheint, Einsprache zu erheben gegen den Mangel an Sicherheit im Baubetrieb. Besonders häufig kommen Abstürze von Rollwagen von der oberen auf die untere Etage vor und ist die Ursache hievon in der mangelhaften Lage der Bahn zu suchen.»[55]

Ein typisches Beispiel eines Rollwagenunfalls schilderte der Vizepräsident der Direktion der Gotthardbahngesellschaft, Zingg, in einem Brief vom 25./26. August 1877 an den Vorsteher des Eisenbahn- und Handelsdepartements, Bundesrat Schenk: «Wir beehren uns anmit zu Ihrer Kenntnis zu bringen, dass am 19. ds. Mts. ... Johann Schnetter von Linz in Österreich, 27 Jahre alt und unverheirathet, auf der Nordseite des Gotthardtunnels ... von einem Rollwagenzuge derart erfasst und an den Felsen im Bogenorte gedrückt wurde, dass er eine Zerquetschung des Schädels erlitt, die ... seinen augenblicklichen Tod zur Folge hatte ... Gleich nach dem Unfalle begab sich unser Sectionsingenieur in Goeschenen, Herr Dolezalek, in Begleit des Repräsentanten des Herrn Favre, Herrn Ingenieur Stockalper, an Ort und Stelle, woselbst von ihnen konstatirt wurde, dass auf eine Länge von nahezu 15 Meter weder rechts noch links der Rollbahn so viel Platz vorhanden ist, als erforderlich wäre, um einem Rollwagenzuge ausweichen zu können.»[56]

Das Schreiben änderte nichts daran, dass die Unternehmung Favre und die Behörden meist den Arbeitern selbst oder dem Zufall die Schuld für ihren Tod in die Schuhe schoben. So meldete am 3. Mai 1879 der Urner Landammann Arnold lapidar: «Im grossen Gotthardtunnel wurde der Mineur Bianco Giuseppe von Valsavaranche, Provinz Turin, infolge eigener Unvorsichtigkeit von einer Lokomotive überfahren und sogleich getödtet.»[57]

Die zweithäufigste Ursache, welche zu tödlichen Unfällen führte (28,5 %), bestand im Steinschlag von der Tunneldecke her beziehungsweise in eigentlichen Einstürzen.[58] Am 8. Juli 1876 starb ein gewisser Giuseppe Chiado, weil er eine Stelle passierte, an welcher die Tunneldecke nur mangelhaft gesichert war. Der «Handelskourier» schilderte den Unfall so: «In Göschenen fand Samstag, den 8. d. M., ein Einsturz im Tunnel statt ... Den 6. d. schon soll die Unternehmung auf diese Stelle vom Sektionsingenieur der Gotthardbahn aufmerksam gemacht worden sein. Den 7. d. wagten Ingenieure nicht mehr, diese Stelle zu passiren. Am Unglückstage sollen unter Androhung sofortiger Entlassung Arbeiter auf die Unglücksstätte kommandirt worden sein. Amtlicher Augenschein über Unglücksfälle findet nie statt ... Die Polizei, welche sich Samstags an Ort und Stelle erkundigen wollte, wurde vom Bauführer der Unternehmung ab dem Platze gewiesen.»[59] Die «Tagwacht» nahm den Ball auf und polterte: «Ein wirklicher Mord. Und die Polizei wird ab dem Platze gewiesen? Und kein Hahn kräht darnach? Die meisten Zeitungen berichten gerade in demselben Tone, als ob irgendwo ein Schweinestall zusammengefallen wäre ... Wird man weiter morden lassen, bis der letzte Italiener schaudernd dem ‹Lande der Freiheit› den Rücken kehrt?»[60]

Die dritthäufigste Todesursache (27 %) betraf Unfälle mit Dynamit, welches 1867 von Alfred Nobel erfunden worden war. Gegenüber dem herkömmlichen Schwarzpulver hatte es manchen Vorteil (viel grössere Sprengkraft, plastische Konsistenz, Feuchtigkeitsunempfindlichkeit), wies aber auch einen bedeutenden Nachteil auf: Es gefror schon bei 8° und war in diesem Zustand sehr stossempfindlich und damit höchst gefährlich. Für die Lagerung des Dynamits mussten sogenannte Dynamitwärmehütten gebaut werden, welche mit einer Dampfleitung erhitzt wurden. Von Zeit zu Zeit flogen sie in die Luft. Vor allem aber kam es auch im Tunnel zu tödlichen Unfällen mit dem neuen Sprengstoff.[61]

Hinterbliebene wurden entschädigt: Eine Witwe mit mehr als zwei Kindern bekam zum Beispiel 2450 Franken, eine Witwe mit 1–2 Kindern erhielt 2250, eine kinderlose

Witwe 1350 Franken. Schwere Unfallverletzungen wurden abgegolten, zum Beispiel mit 1650 Franken für den Verlust eines Beines, 1350 Franken für den Verlust einer Hand, 1500 Franken für die Unbrauchbarkeit eines Arms, 700 Franken für die Unbrauchbarkeit einer Hand und 5000 Franken für Blindheit (in der Regel durch Sprengunfälle verursacht).[62] Die Gelder, die ausbezahlt wurden, stammten von den Arbeitern selbst, die ja für solche Fälle 3 % ihres Lohnes abgeben mussten.

Die Haltung des Bundesrates in Bezug auf die Unfälle illustriert das folgende Schreiben von Bundesrat Hammer an seinen Bundesratskollegen Welti: «Beigeschlossen übermachen wir Ihnen zur Einsicht ein Schreiben der Polizeidirektion des Kantons Uri vom 7. d. Mts., nebst den Akten, bezüglich auf 4 Unfälle, welche im Laufe des Monats März d. Jr. bei den Arbeiten am Gotthardtunnel vorgekommen sind. Es scheinen alle vier Unfälle aus Zufall oder selbstverschuldeter Unachtsamkeit entsprungen zu sein und bieten deshalb keinen Anlass zu weitern Massnahmen. Dabei betrachten wir es als selbstverständlich, dass uns keine Kontrolle über die Polizeiverwaltung der Kantone zusteht.»[63]

Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels kostete pro Kilometer 13,3 Unfalltote, weit mehr als vergleichbare Bauwerke (Simplon: 2,6, Albula: 2,7, Mont-Cenis: 6,2, Lötschberg: 7,7).[64] Im 34,6 Kilometer langen Lötschbergbasistunnel (Eröffnung Ende 2007) gab es fünf tödliche Unfälle, umgerechnet auf den Kilometer 92 Mal weniger als im alten Gotthardtunnel (Bild 11).

Bild 11: Karikatur über die häufigsten Arbeitsunfälle. (Foto: Nebelspalter, Nr. 38, 18. September 1875)

Fertigstellung

Auch Escher und Favre brachte der Bau der Gotthardbahn beziehungsweise des -tunnels kein Glück. Favre stand, kaum hatte er den Vertrag im Sack, mit Escher im Dauerclinch. Die Gotthardbahngesellschaft kam ziemlich schnell in grosse finanzielle Schwierigkeiten, weil die Linien im Kanton Tessin viel teurer wurden als erwartet. Zeitweise stand deshalb das ganze Unternehmen Gotthardbahn kurz vor dem Abbruch. Im Juni 1877 kam es in Luzern zu einer zweiten internationalen Gotthardkonferenz. Die Verhandlungen hatten einschneidende Veränderungen am Streckennetz zur Folge. Mit Ausnahme des Gotthardtunnels wurde auf Doppelspur verzichtet, der Bau von geplanten Zubringerstrecken verschoben. Dennoch mussten zusätzliche 40 Millionen Franken beschafft werden. 12 Millionen hatte die Gotthardbahngesellschaft durch Ausgabe von zusätzlichen Obligationen zu akquirieren, je 10 Millionen Franken übernahmen Deutschland und Italien, für 8 Millionen sollte die Schweiz aufkommen. In der Schweiz kam es zu grossen politischen Verwerfungen, weil nun plötzlich auch die Eidgenossenschaft zur Kasse gebeten wurde. Derselbe Mann, der sich vehement für das Privatbahnsystem eingesetzt hatte, Escher, machte nun ungeniert die hohle Hand beim Staat. Im Sommer 1878 wurde das Parlament zu einer ausserordentlichen Session nach Bern gerufen. Im Vorfeld wurde Escher von Bundesrat Welti, seinem Freund, hinter den Kulissen zum Rücktritt von seinem Posten als Direktionspräsident der Gotthardbahngesellschaft aufgefordert. Escher kam dem in grenzenloser Verbitterung nach.

Das Parlament stimmte einer Vorlage zu, die vorsah, dass 4,5 der 8 von der Schweiz benötigten Millionen von der Eidgenossenschaft stammten. Dagegen wurde das Referendum, die direktdemokratische Errungenschaft der neuen Bundesverfassung von 1874, ergriffen. Ein äusserst heftiger Abstimmungskampf entbrannte.[65] Die «Neue Zürcher Zeitung» behauptete: «Noch nie stand bei einem Volksentscheide Grösseres auf dem Spiele.»[66] Die «Tagwacht» schrieb: «Haben Diejenigen, die das Werk verfahren haben, auch nur den mindesten Anspruch auf Vertrauen? Wir denken Nein ... Desshalb die Taschen zu!»[67] Das Resultat der Abstimmung vom 19. Januar 1879 fiel aber klar aus. Nur die

Bild 12: Fertigstellung der Gotthardbahn. Chärstelenbachbrücke bei Amsteg. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Kantone Appenzell Innerrhoden, Graubünden und Waadt lehnten ab.[68] Die Gotthardbahn war gerettet (Bild 12).

Wenige Monate später, am 19. Juli 1879, brach Favre, in hoffnungslosem Rückstand auf die Marschtabelle, einen gigantischen Schuldenberg vor Augen, bei einem Kontrollgang im Tunnel tot zusammen.[69] Am 29. Februar 1880 wurde die letzte Felswand, welche Airolo noch von Göschenen trennte, durchschlagen. Die beiden Stollen variierten an der Durchschlagsstelle seitlich um 0,33 Meter, vertikal um 0,05 Meter, ein beispielloser Triumph der Technik.[70] Am 31. Dezember 1881 wurde der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels fertig. Die Verspätung hatte mehr als ein Jahr betragen. Die Gotthardbahngesellschaft kam den Nachfolgern und Erben Favres entgegen und verzichtete auf den Einzug der Kaution. Obwohl gemäss Urteil eines Schiedsgerichts nicht einmal die Bussen für die Verspätung einkassiert wurden, endete der Tunnelbau für die Tunnelunternehmung ruinös.[71]

Bild 13: Eröffnungsfeierlichkeiten Ende Mai 1882. (Foto: Gotthardbahn-Archiv)

Ende Mai 1882 fanden die Eröffnungsfeierlichkeiten der Gotthardbahn statt. Die Festrede hielt Bundesratspräsident Simon Bavier, ein Bündner, der einst unerbittlicher Gotthardbahngegner gewesen war und als Nationalrat 1870 die Gotthardbahn als «Drachensaat»[72] bezeichnet und 1878 die Nachsubventionierung durch die Schweiz mit einer verfehlten Massnahme zur Bekämpfung der Reblaus verglichen hatte.[73] In seiner Rede sprach er nun von einem «Riesenwerk», das dank «grossartigen Subsidien» und «Opfersinn» entstanden sei. Den verstorbenen Favre feierte er als «geliebten Führer» (Bild 13).[74]

Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels kostete schliesslich, ohne Ausmauerung, 51,1 Millionen Franken. Gegenüber dem Voranschlag der internationalen Konferenz von 1869 betrug die Ersparnis 4,7 Millionen Franken. Wie versprochen, ging ein Drittel davon an die Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft. Zwei Drittel kassierte sie ein.[75]

Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels führte dazu, dass Tausende von Italienern faktisch rechtlos in elenden, völlig unhygienischen und überteuerten Unterkünften hausten. Er kostete vier streikende Italiener das Leben und forderte mindestens 199 Unfalltote, pro Kilometer viel mehr als vergleichbare Bauwerke. Für die Gotthardbahngesellschaft, die sich ihre Kostenüberschreitungen durch die Subventionsstaaten hatte bezahlen lassen, und ihre Aktionäre aber war er ein Geschäft. Der Gewinn pro Aktie betrug 23 Franken.

1 Rede des Herrn Amtsbürgermeisters Dr. Escher, Präsidenten des Nationalrathes, gehalten beim Wiederzusammentritte desselben, den 12. November 1849. Ohne Orts- und Jahresangabe, S. 13.

2 Ebd.

3 Bundesarchiv Bern: Bestand E 1401-/I, Bd. 6, S. 109 / Bestand E 1301-/I, Bd. 7, S. 136.

4 Ernst Gagliardi: Alfred Escher. Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte. Frauenfeld 1919, S. 227/234.

5 Ebd., S. 289 f.

6 Anton Eggermann u.a.: Die Bahn durch den Gotthard. Zürich 1981, S. 49/90.

7 Martin Wanner: Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Nach den Quellen dargestellt. Luzern 1885, S. 72/79. Die Gotthardvereinigung war die Nachfolgeorganisation des 1860 gegründeten Gotthardkomitees, welches wiederum an die Gotthardkonferenz von 1853 anknüpfte.

8 Christoph Steegmans: Die Gotthardbahn als Beispiel der multinationalen Finanzierung eines Grossprojektes. Magisterarbeit Univ. Bonn. Bonn 1995, S. 10 f. / Felix Moeschlin: Wir durchbohren den Gotthard. Zweite umgearbeitete Auflage (erste Auflage: 1949). Zürich 1957, S. 116 ff.

9 Zitiert nach Wanner (wie Anm. 7), S. 284.

10 Gotthardbahn-Archiv: Mappe 14, Umschlag 3. Schreiben der «Bank in Luzern» an den Ausschuss der Gotthardvereinigung vom 29.2.1872 (Handschrift). Den Hinweis verdanke ich Moeschlin (wie Anm. 8, 2. Teil), S. 310.

11 Wanner (wie Anm. 7), S. 147 ff., 153, 290 f., 294 ff., 322–329.

12 Nach: Gotthardbahn-Archiv: Mappe 16, Umschlag 1. Gotthard-Eisenbahn: Subscription auf 68'000 Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft.

13 Wanner (wie Anm. 7), S. 187.

14 Ebd., S. 193 f.

15 Gotthardbahn-Archiv (wie Anm. 12).

16 Moeschlin (wie Anm. 8, 2. Teil), S. 304.

17 NZZ: Nr. 47, 27. Januar 1872.

18 Gotthardbahn-Archiv (wie Anm. 12).

19 NZZ: Nr. 46, 26. Januar 1872 / Nr. 44, 25. Januar 1872.

20 Wanner (wie Anm. 7), S. 210 f.

21 Gotthardbahnarchiv: Mappe 282, Umschlag 1. Tunnelbauausschreibung.

22 Gotthardbahnarchiv: Mappe 282, Umschlag 2. Eingegangene Offerten für den Tunnelbau (Handschriften).

23 Konrad Kuoni: «Allein ganz darf man die Humanitätsfrage nicht aus dem Auge verlieren.» Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels in wirtschaftlicher, politischer und sozialer Hinsicht. Lizentiatsarbeit phil. I Uni Zürich. Zürich 1996, S. 50–63.

[24] Gotthardbahnarchiv: Mappe 282, Umschlag 3. Vertrag betreffend die Ausführung des grossen Gotthardtunnels vom 7.8.1872.

[25] Ebd.

[26] Kuoni (wie Anm. 23), S. 70.

[27] Kuoni (wie Anm. 23), S. 71–76.

[28] Kuoni (wie Anm. 23), S. 182–194 / 196 / 127.

[29] Kuoni (wie Anm. 23), S. 195–199.

[30] NZZ: Nr. 392, 5. August 1875.

[31] Tagwacht: Nr. 60, 11. August 1875.

[32] Kuoni (wie Anm. 23), S. 207–212.

[33] Staatsarchiv Uri: Bestand R-720-12/28a (5). Bericht von Trösch zuhanden des Urner Verhöramtes vom 10.8.1875 (Handschrift).

[34] Nach: Staatsarchiv Uri: Bestand R-720-12/28a (3). Schreiben des Urner Landammanns Lusser an den Urner Regierungsrat Müller vom 9.9.1875 (Handschrift).

[35] Hans Hold: Bericht des eidg. Kommissärs über die Unruhen in Göschenen am 27. und 28. Juli 1875. Bern 1875, S. 20.

[36] Ebd., S. 20.

[37] Ebd., S. 5.

[38] Ebd., S. 8 ff.

[39] Edwin Muheim: Das Lebensbild einer Gemeinde. Zur 100jährigen Selbständigkeit von Göschenen. Zürich 1975, S. 58 f.

[40] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/166. Vertrauliches Schreiben von Hold an das Justiz- und Polizeidepartement vom 27.10.1875 (Handschrift).

[41] Hold (wie Anm. 35), S. 3.

[42] Vertrauliches Schreiben von Hold (wie Anm. 40).

[43] Staatsarchiv Uri: Bestand R-720-12/28a (9). Schreiben der Standeskanzlei des Kantons Uri an Favre vom 3.6.1876 (Handschrift).

[44] Vertrauliches Schreiben von Hold (wie Anm. 40).

[45] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/164. Schreiben von Lusser an den Bundesrat vom 25.10.1875 (Handschrift).

[46] Louis Favre: Observations de l'entreprise du grand tunnel du Gothard au rapport publié par M. le Commissaire fédéral sur la grève de Goeschenen. Lausanne 1876, S. 5 ff.

[47] Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1880, Bd. 1. Hg.: Statistisches Bureau des eidg. Departements des Innern. Bern 1881, S. 48 f.

[48] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/166. Bericht von Dolezalek über die Verhältnisse in Göschenen. In: Auszug aus dem Bericht von Hellwag vom 17.2.1876 an die Direktion der Gotthardbahngesellschaft (Handschrift).

[49] Ebd., Bericht von Boley über die Verhältnisse in Airolo (Handschrift).

[50] Gotthardbahn-Archiv: Mappe 299, Umschlag 4. Bericht von Sonderegger /Egger vom 30.3.1876 (Handschrift).

[51] Ebd.

[52] Laurenz Sonderegger: Die kranken Gotthardtunnel-Arbeiter. Bericht an das eidg. Departement des Innern. In: Separatabdruck aus dem Correspondenz-Blatt für schweiz. Ärzte, ohne Ortsangabe, 1880, S. 8.

[53] Ebd., S. 7 f.

[54] Kuoni (wie Anm. 23): S. 265 / 271 f.

[55] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/175. Schreiben von Hellwag an Favre vom 26.10.1876 (Handschrift).

[56] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/175: Schreiben von Zingg an Schenk vom 25./26.8.1877 (Handschrift).

[57] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/175. Schreiben von Arnold an das eidg. Justiz- und Polizeidepartement vom 3.5.1879 (Handschrift).

[58] Kuoni (wie Anm. 23): S. 271.

[59] Nach: Tagwacht: Nr. 57, 19. Juli 1876.

[60] Tagwacht: Nr. 57, 19. Juli 1876.

[61] Kuoni (wie Anm. 23): S. 271 / 277 f.

[62] Sonderegger (wie Anm. 52): S. 7.

[63] Bundesarchiv Bern: Bestand E 53/175. Schreiben von Hammer an Welti vom 9.4.1879 (Handschrift).

[64] Kuoni (wie Anm. 23), S. 267.

[65] Ebd., S. 76–99/126–177.

[66] NZZ: Nr. 29, 19. Januar 1879.

[67] Tagwacht: Nr. 101, 21. Dezember 1878.

[68] NZZ: Nr. 42, 27. Januar 1879.

[69] Kuoni (wie Anm. 23), S. 100.

[70] Ebd., S. 104.

[71] Ebd., S. 120 ff.

[72] Verhandlungen der eidgenössischen Räthe betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard. Ohne Orts- und Jahresangabe, S. 228.

[73] Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung betreffend die Gotthardfrage: Juli und August 1878 [Nationalrat]. Bern 1878, S. 210.
Der definitiven Vorlage stimmte Bavier dann zu, weil sie vorsah, dass auch eine allfällige ost- oder westschweizerische Alpenbahn 4,5 Millionen Franken Bundessubventionen erhielte. Nicht zuletzt dieser Schwenker führte dann dazu, dass Bavier noch im selben Jahr in den Bundesrat gewählt wurde.

[74] Simon Bavier: Lebenserinnerungen von Bundesrat Simon Bavier. 1825 - 1896. Chur 1925, S. 71 ff. (alle Zitate).

[75] Kuoni (wie Anm. 23), S. 125.