

Ein grosser helvetischer Ingenieur

Autor(en): **Katscher, Leopold**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **33 (1929-1930)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-667315>

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.

Dann plötzlich blieb der Freund stehen, betrachtete Fridolin, der wieder gemagert zu haben schien, seit er ihn das letzte Mal gesehen.

„Hast du Hunger?“ fragte er. Mit gesenktem und rotwerdendem Kopf erwiderte der Poet leise:

„Ja, ich habe Hunger.“

„Ach so, darum...“ murmelte der Freund und griff in die Tasche, hielt jedoch mitten in der hilfsbereiten Geste inne.

„Was für wundervolle Begleiterscheinungen der Hunger zuweilen haben kann,“ sagte er. „Dich führt er zu der wundervollen Erkenntnis, daß auch im Profansten noch Poesie steckt. Er macht dir diese nüchterne, öde Straße zu einem Kranz herrlicher Landschaften. Du bist durch ihn in ungewöhnlich gehobene Stimmung gekommen, bist so aufgeweckter Sinne wie selten und nervenfein empfänglich für Eindrücke und die Ergründung der Dinge.“

„Ja, der Hunger macht empfänglich, selbst für das, was man sonst verabscheut.“ Der Freund zog die Hand wieder aus der Tasche. Fridolin sah, daß sie leer, mit offengepreizten Fingern, ans Licht kam.

„Dir ist selbst im Hunger noch die Poesie das Höchste und geht dir über alles. Man merkt

es an deiner Rede. Ihr Lyriker seid seltsame Menschen. Sogar den Hunger benützt ihr, um poetische Erkenntnisse zu sammeln. Hat nicht der Hunger dich dazu geführt, die Poesie des Unpoetischen zu entdecken?“ Wortlos, mit dem Kopfe nickend, bejahte Fridolin. Da sagte der Freund:

„Ich wollte dir eben beistehen und dich bitten, im nächsten Restaurant etwas zu dir zu nehmen. Da habe ich erkannt, daß ich dir damit keinen Dienst erwiese, dich vielmehr um deine neueste Erkenntnis gebracht hätte. Du bist überhaupt zu beneiden. Ein Mensch, der in einer städtischen Geschäftsstraße durch stille, duftende Landschaften zu gehen versteht und Romantik und Poesie aus Würsten, Brot und Schleckereien zu lesen versteht, muß ein reicher und beglückter Mensch sein, wie sie nicht oft zu finden sind. Ich komme mir arm vor dir vor und schäme mich, in all dem nur nüchterne, profane Prosa sehen zu können. Und ich verlasse dich, um nicht vor dir erröten zu müssen.“

Mit vieldeutigem Lächeln verschwand er in die nächste Nebenstraße.

Fridolin lehnte sich entmutigt an eine Affichensäule. Vor Schwäche hatte er kaum mehr die Kraft zum Stehen...

Zweifel.

Großes zu vollbringen,
Will mir nicht gelingen,
Im Besitz des Kleinen
Soll' ich glücklich scheinen. —

Götter, schenkt das Können
Mir noch zu dem Wollen!
Oder, hätt' ich besser
Nicht erwachen sollen?

Adolf Keller.

Ein großer helvetischer Ingenieur.

Von Leopold Katscher.

Die kleine Schweiz hat der Welt schon zahlreiche große Ingenieure geschenkt. Zeugnis hierfür legen viele kühne Brücken-, Tunnel- und Eisenbahnbauten auf dem amerikanischen Kontinent, im Orient und in Europa ab, vor allem in der Schweiz selbst. Zu den berühmtesten helvetischen Technikern, die ihre Kunst überwiegend in der Heimat entfaltet haben, gehört einer, der überhaupt keine technische Unterrichtsanstalt und auch sonst keinerlei Mittel- oder Hochschulen besucht hatte, sondern lediglich die Volksschule; wenn er trotzdem viele kühnen Bauten in geradezu genialer Weise auszuführen vermochte, so war das seiner hohen angeborenen Begabung zuzuschreiben, seiner erstaunlichen, fast unfehlbaren Intuition, seiner unerschütterlichen Willenskraft, seiner ungeheuren Ausdauer. Ich spreche von dem großen Genfer

Louis Fabre, der mit Henri Dunant, J. B. Saussure und Daniel Colladon das herrliche Quartett der hervorragendsten Genfer Geisteshelden des 19. Jahrhunderts bildete. Er wurde am 26. Januar 1826 in dem Genfer Vorort Chêne geboren und starb am 19. Juli 1879 einen tragischen Tod „im Sattel“.

Der letztere Gedenktag wurde vor kurzem in der ganzen Schweiz begeistert gefeiert. Das kann nicht wundernehmen angesichts des Umstandes, daß Fabre der Erbauer des Gotthardtunnels war, welcher einerseits das bedeutendste schweizerische Tunnelbaumeisterstück darstellt und andererseits den Grund legte zum hohen Aufschwung des Fremdenverkehrs im Tessin, in der Zentralschweiz, im Berner Oberland und am Genfersee.

Tatsächlich ist die Erbauung der Gotthard-

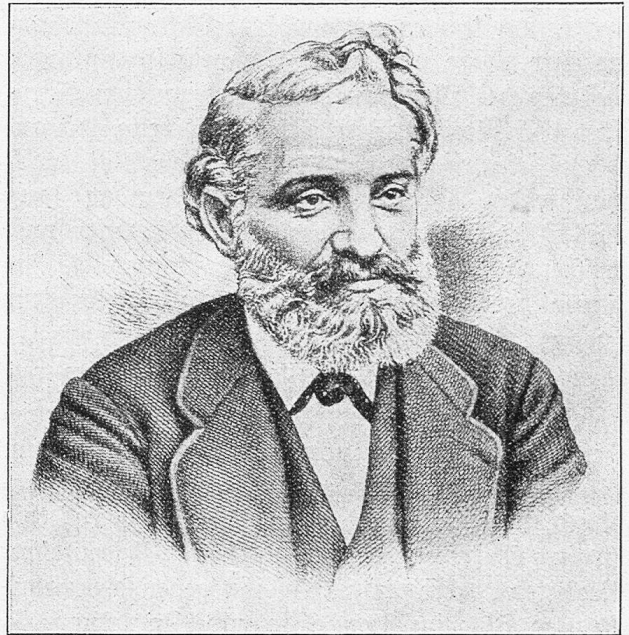
bahn das wichtigste Ereignis in der ganzen Geschichte des Schweizer Fremdenverkehrs, und schon aus diesem Grunde verdienen Favre und seine Hauptschöpfung hier dargestellt zu werden.

Favres Vater ließ dem aus der Elementarschule entlassenen Sohn auf dem eigenen Zimmermannswerkplatz eine tüchtige Berufslehre zuteil werden. Auf die Wanderschaft erhielt Louis von der Oberin eines Nachbarlosters einen Empfehlungsbrief mit an den Pariser Straßen-, Brücken- und Eisenbahn-Bauunternehmer Voison, bei dem er als einfacher Arbeiter unterkam. Einmal stieß man beim Bau einer Brücke auf schier unüberwindliche Schwierigkeiten, weil einige alte Pfähle allen Versuchen, sie zu beseitigen, widerstanden. Favre, der davon hörte, erklärte, die Sache unschwer machen zu können. Man lachte ihn natürlich aus, ließ ihn aber gewähren, da er sich schon als ebenso tüchtigen, wie eifrigen Arbeiter ausgewiesen hatte. Er beseitigte die Pfähle rasch, gut und mit geringen Kosten. Selbstverständlich rückte er sofort auf; er konnte daher seine schlummernden Fähigkeiten besser verwerten und erwarb sich das Vertrauen Voisons allmählich so sehr, daß dieser ihn zu seinem Schwiegersohn machte. Nach einigen großen Erfolgen im Brückenbau machte er sich selbständig, um sich nunmehr dem damals noch jungen und sehr aussichtsreichen Eisenbahnbau zu widmen, das ihm Millionen einbringen, sie ihm aber auch wieder nehmen sollte, wie wir sehen werden.

Auf der schweizerischen wie auf der französischen Seite des Jura schuf er rasch hinter einander viele Bahnlinien, die meisten mit schwierigen Kunstbauten, vor allem Tunneln (Grandvaux, Cornallaz, Crêdo, Creusot usw.). Seit der Ausmauerung des Crêdotunnels ohne Behinderung des Zugverkehrs galt er als Hauptautorität im Tunnelbau und als großes technisches Genie, dem alles gelang, was er unternahm, weil er alle Schwierigkeiten zu besiegen verstand. Allein sein wirkliches Lebenswerk, das ihm zwar finanzielle Verluste und schwere Kümernisse, aber auch glanzvollen Weltruhm brachte, stand ihm noch bevor: der Gotthardtunnel.

In Anbetracht der gewaltigen Hemmnisse, die sich von jeher allen Reisenden zwischen Deutschland, Italien, Frankreich und der Schweiz über die eisenbahnlosen Alpen entgegenstellten, war es begreiflich, daß seit Erfindung der Schienenwege der Gedanke an eine Gotthardbahn die

Kreise der Techniker und der internationalen Reisenden beschäftigte. Allerlei Pläne tauchten auf. 1863 taten sich die an der Überwindung des Alpenwalles interessierten 15 Kantone und die italienische Regierung zu einer „Gotthardunion“ zusammen. Die dem preußisch-österreichischen Krieg von 1866 folgende Finanzkrise zwang zur Verschiebung der Ausführung der Idee. Aber im Herbst 1871 konnte endlich eine „Gotthardgesellschaft“ mit einem Kapital von 187 Millionen Franken gegründet werden,



Louis Favre, Erbauer des Gotthardtunnels.

von 85 Millionen durch die Kantone und Italien beigesteuert wurden.

Die Ausschreibung zur Erlangung von Plänen und Kostenvoranschlägen ergab sieben Einreichungen. Das Angebot Louis Favres, den Durchstich in 8—9 Jahren für eine Bausumme von 50 Millionen Franken herzustellen, trug den Sieg davon, und der Vertrag mit ihm wurde am 2. August 1872 unterzeichnet — genau zehn Jahre, ehe der erste schweizerisch-italienische Personenzug den Gotthardtunnel durchbrauste — nach Wegräumung ungeheurer Widrigkeiten technischer und geschäftlicher Natur, denen nur ein felsenfester Charakter standhalten konnte, ohne vorzeitig die Flinte ins Korn zu werfen.

Vorausgesehen hatte Favre allerdings die wenigsten dieser Schwierigkeiten. Wenn er sich an die große Aufgabe, deren Möglichkeiten noch halb unbekannt waren, heranwagte, so war's, weil er den Arbeiten am Montcenisstunnel die

lebhafteste fachmännische Aufmerksamkeit geschenkt und die bei diesem Werk gemachten Erfahrungen gründlich studiert hatte. Aber es erwies sich, daß die Erstellung des Montcenisdurchstichs unvergleichlich weniger mühsam gewesen war als die des Gotthardtunnels. Einbrechendes Wasser, umfangreiche Letteneinlagerungen und die Unverwendbarkeit der beim Montcenisbau benutzten kostspieligen Bohrmaschinen verzögerten durch die Notwendigkeit teurer und umfangreicher Sonderbauten und Neuanschaffungen den Fortschritt der Arbeiten im Tunnelinnern um mehrere Jahre. Die ungeheure Hitze und die Dynamitsprengungen kosteten bei aller von Fabre gebrauchten Sorgfalt 177 Menschen das Leben und trug 403 anderen schwere Verletzungen ein, obgleich meist von jedem Arbeiter nur fünf Stunden lang täglich im Tunnel gearbeitet wurde, wozu noch wöchentlich zwei ganze Freitage kamen. Seine Leute vergötterten ihn geradezu — so sehr sorgte er für ihr Wohl.

Auch die vielen Zwistigkeiten mit der Bahngesellschaft, deren Vertrag mit ihm für ihn äußerst ungünstig und ungerecht war und die vom Anfang bis zum Ende auf ihrem „Schein“ bestand, verbitterten ihm das Leben, so daß die großen Aufregungen, die mit diesen Unannehmlichkeiten verknüpft waren, ihn gegen die wahnsinnige Hitze im Tunnel so widerstandsunfähig machten, daß er am 19. Juli 1879 bald nach dem Betreten des Innern von einem Herzschlag dahingerafft wurde, erst 53 Jahre alt. Nach Beendigung der Arbeiten erwies sich, daß sie um

zehn Millionen mehr gekostet hatten als vorgesehen; statt nun ein Einsparen zu haben und auf die unvorhergesehenen, teilweise sogar von der Gesellschaft selbst verschuldeten Sonderkosten Fabres Rücksicht zu nehmen, zwang jene die Tochter Fabres, die vollen zehn Millionen zu ersetzen.

In besonders glänzendem Licht zeigte sich Fabres Organisationstalent bei der Heranziehung ausgezeichnete wissenschaftlicher Mitarbeiter (darunter der Genfer Professor Daniel Colladon, Entdecker des Prinzips der Preßluft im Maschinenbau und Schwager Henri Dunants, des Gründers des Roten Kreuzes) und bei den Maßregeln zur Bequartierung und Verköstigung seines Arbeitsheeres von fast viertausend Mann. Auch seine sinnreiche Bekämpfung des lange äußerst störend wirkenden Mangels an Wasserkraft auf der Südseite wurde von der Fachwelt hoch bewundert.

Der Durchstich war sieben Monate nach seinem Tode beendet, und am 1. August 1882 erfolgte die Eröffnung der Bahnlinie. Fabres Werk wurde im Namen seiner Tochter von seinem Hauptmitarbeiter Stoccalper (Brig) zu Ende geführt. Mehrere Denkmäler (in Genf, Airolo, Göschenen) verherrlichen sein Andenken. Sein einstiger Arbeitsgenosse Louis Rambert schrieb vor Jahrzehnten: „Der Bau des Gotthardtunnels bildete in den Annalen der großen öffentlichen Arbeiten ein hervorragendes Phänomen. Er war ein Werk großer Kühnheit und gelang aufs vollkommenste; aber er ruinierte seinen Schöpfer leiblich und finanziell.“

Das goldene und das schwarze Buch.

Von Josef Scherl.

Erziehung ist mehr als gelegentliches Sichbefassen mit dem Kinde, sie verlangt stete Opferwilligkeit, und ihr größtes Geheimnis ist Konsequenz. Ihr Erfolg baut sich weniger auf großen, umfassenden Gedanken als auf kleinen, ermüdetlich wiederholten, unscheinbaren Maßnahmen auf. Die Erziehung bleibt aber auch dann immer noch ein Versuch. Der Zufall hat mir ein ganz einfaches Erziehungsmittel in die Hand gespielt, von dem ich berichten will.

Norbert hatte seine Gedanken während des Essens meist noch beim Spiel. So aß er nur Weniges, und das war oft kalt. Fast immer gab es deswegen Verdruß und von seiner Seite

ein neues Versprechen. Besser wurde es nicht. Einmal aß er aber wirklich schön. Ich merkte den Tag mit einem roten Kreuz im Kalender an. Nun war Norberts einziger Gedanke beim Essen: kommt wieder ein Kreuz auf den Kalender? Er war so eifrig bei der Sache, daß ich daran ging diese Idee auszubauen.

Ich machte den Vorschlag, die Tage nicht mehr im Kalender zu vermerken, sondern in einem eigenen Büchlein zusammenzutragen. Bald kamen auch andere lobenswerte Sachen dazu. Wenn Norbert schön spielte oder aufs Wort folgte oder recht anständig grüßte, so war das im Büchlein zu lesen. Freilich gab es, wie