Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 33 (1929-1930)

Heft: 10

Artikel: Ein grosser helvetischer Ingenieur

Autor: Katscher, Leopold

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-667315

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.10.2025

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

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 Gefte inne.

"Was für wundervolle Begleiterscheinungen der Hunger zuweilen haben kann," sagte er. "Dich führt er zu der wundervollen Erkennt=nis, 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 nervensein 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 offengespreizten Fingern,

ans Licht kam.

"Dir ist selbst im Hunger noch die Poesie das Höchste und geht dir über alles. Man merkt es an beiner 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, dustende 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 verslasse 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...

3weifel.

Großes zu vollbringen, Will mir nicht gelingen, Im Besitz des Kleinen Sollt' ich glücklich, scheinen. – Göffer, schenkt das Können Mir noch zu dem Wollen! Oder, hätf' ich besser Nicht erwachen sollen?

Albolf Reller.

Ein großer helvetischer Ingenieur.

Von Leopold Katscher.

Die kleine Schweiz hat der Welt schon zahl= reiche große Ingenieure geschenkt. Zeugnis hie= für 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 überwie= gend in der Heimat entfaltet haben, gehört einer, der überhaupt keine technische Unter= richtsanstalt und auch sonst keinerlei Mittel= oder Hochschulen besucht hatte, sondern lediglich die Volksschule; wenn er trotdem viele kühnen Bauten in geradezu genialer Weise auszuführen vermochte, so war das seiner hohen angeborenen Begabung zuzuschreiben, seiner erstaunlichen, fast unfehlbaren Intuition, seiner unerschüt= terlichen Willensfraft, seiner ungeheuren Auß= dauer. Ich spreche von dem großen Genfer Louis Fabre, der mit Henri Dunant, J. B. Saussure und Daniel Colladon das herrliche Duartett der hervorragendsten Genfer Geistessbelden des 19. Jahrhunderts bildete. Er wurde am 26. Januar 1826 in dem Genfer Borort Chêne geboren und starb am 19. Juli 1879 einen tragischen Tod "im Sattel".

Der letztere Gebenktag wurde vor kurzem in der ganzen Schweiz begeistert geseiert. Das kann nicht wundernehmen angesichts des Umsstandes, daß Favre der Erbauer des Gotthardstunnels war, welcher einerseits das bedeutendste schweizerische Tunnelbaumeisterstück darsstellt und anderseits den Grund legte zum hohen Aufschwung des Fremdenverkehrs im Tessin, in der Zentralschweiz, im Berner Obersland und am Genfersee.

Tatsächlich ist die Erbauung der Gotthard=

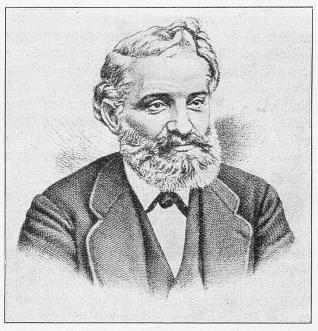
bahn das wichtigste Ereignis in der ganzen Geschichte des Schweizer Fremdenverkehrs, und schon aus diesem Grunde verdienen Favre und seine Hauptschöpfung hier dargestellt zu werden.

Fabres Vater ließ dem aus der Elementar= schule entlassenen Sohn auf dem eigenen Zim= mermannswerkplatz eine tüchtige Berufslehre zuteil werden. Auf die Wanderschaft erhielt Louis von der Oberin eines Nachbarklosters einen Empfehlungsbrief mit an den Pariser Straßen=, Brücken= und Eisenbahn=Bauunter= nehmer Loison, bei dem er als einfacher Arbei= ter 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 Pflöcke rasch. gut und mit geringen Kosten. Selbstverftand= lich rückte er sofort auf; er konnte daher seine schlummernden Fähigkeiten besser verwerten und erwarb sich das Zutrauen Loisons allmäh= lich 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 Eisenbahnbaufach 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 Tunnels (Grandvaux, Cornallaz, Crédo, Creusot usw.). Seit
der Ausmauerung des Crédotunnels ohne Behinderung des Zugsverkehrs 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
Kümmernisse, aber auch glanzvollen Weltruhm
brachte, stand ihm noch bevor: der Gotthardtunnel.

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

Rreise 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 "Gotthard-union" zusammen. Die dem preußisch=öster-reichischen Krieg von 1866 folgende Finanz-krise zwang zur Verschiedung 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.

wovon 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 Begräumung ungeheurer
Widrigkeiten technischer und geschäftlicher Natur, denen nur ein felsenfester Charakter standhalten konnte, ohne vorzeitig die Flinte ins
Korn zu wersen.

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 Montcénistunnel die lebhafteste fachmännische Aufmerksamkeit ge= schenkt und die bei diesem Werk gemachten Er= fahrungen gründlich studiert hatte. Aber es er= wies sich, daß die Erstellung des Montcénis= durchstichs unvergleichlich weniger mühsam ge= wesen war als die des Gotthardtunnels. Ein= brechendes Waffer, umfangreiche Letteneinlage= rungen und die Unverwendbarkeit der beim Montcénisbau benutzten kostspieligen Bohr= maschinen verzögerten durch die Notwendigkeit teurer und umfangreicher Sonderbauten und Neuanschaffungen den Fortschritt der Arbeiten im Tunnelinnern um mehrere Jahre. Die un= geheure Site und die Dynamitsprengungen kosteten bei aller von Favre gebrauchten Sorg= falt 177 Menschen das Leben und trug 403 an= deren 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 Bahnsgesellschaft, deren Vertrag mit ihm für ihn äusgerst ungünftig 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 Unannehmslichkeiten verknüpft waren, ihn gegen die wahnssinnige Hitze im Tunnel so widerstandsunfähig machten, daß er am 19. Juli 1879 bald nach dem Betreten des Innern von einem Serzschlag dashingerafst wurde, erst 53 Jahre alt. Nach Beendigung der Arbeiten erwies sich, daß sie um

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

In besonders glänzendem Licht zeigte sich Favres Organisationstalent bei der Heranzie-hung ausgezeichneter wissenschaftlicher Mitarbeiter (darunter der Genfer Prosessor Daniel Colladon, Entdecker des Prinzips der Preßlust im Maschinendau und Schwager Henri Dunants, des Gründers des Roten Preuzes) und bei den Maßregeln zur Bequartierung und Versföstigung seines Arbeitsheeres von fast viertaussend Mann. Auch seine sinnreiche Bekämpfung des lange äußerst störend wirkenden Mangels an Wasserfat auf der Südseite wurde von der Fachwelt hoch bewundert.

Der Durchstich war sieben Monate nach seinem Tode beendet, und am 1. August 1882 ersfolgte die Eröffnung der Bahnlinie. Favres Werk wurde im Namen seiner Tochter von seinem Hauptmitarbeiter Stockalper (Brig) zu Ende geführt. Mehrere Denkmäler (in Genf, Airolo, Göschenen) verherrlichen sein Andenken. Sein einstiger Arbeitsgenosse Louis Rambert schrieb vor Jahrzehnten: "Der Bau des Gottshardtunnels bildete in den Annalen der großen öffentlichen Arbeiten ein hervorragendes Phänomen. Er war ein Werk großer Kühnheit und gelang auß 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, unsermüblich wiederholten, unscheinbaren Maßenahmen 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 Bersprechen. 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 Kaslender? 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