Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 256 (1977)

Artikel: 150. Geburtstag von Louis Favre : Verkehrsprobleme am Gotthard vor 100 Jahren und heute

Autor: Altherr, Heinrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-376256

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: 23.10.2025

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

150. Geburtstag von Louis Favre

Verkehrsprobleme am Gotthard vor 100 Jahren und heute

Die Tatsache, dass sich am 26. Januar 1976 der Geburtstag von Louis Favre, des Erbauers des Gotthardtunnels, zum 150. Male jährte, veranlasst uns, die Verkehrsprobleme am Gotthard vor 100 Jahren und heute kurz darzustellen.

Der Gotthardpass als kürzeste Verbindung zwischen den nördlichen europäischen Staaten und dem Süden ist seit mehr als 700 Jahren ein erstrangiger menschen- und völkerbindender Verkehrsweg. Als der rauhe Pfad durchs Reusstal verbessert, die Teufelsbrücke gebaut und der «stäubende Steg» mit Ketten an die Felswände der Schöllenenschlucht gehängt war, fingen italienische Pilger und Kaufleute an, den Gotthard als ihren kürzesten Weg zu benützen. Und als zu Beginn des 18. Jahrhunderts das Urnerloch (auch ein kleiner Gotthardtunnel!) durch den Felsen gebohrt war und dadurch das gefährlichste Wegstück überflüssig wurde, war der Gotthard, wenn auch nur ein Saumweg, der wichtigste Alpenübergang. Weil im Jahre 1807 von Napoleon I. die Simplonstrasse für Wagen und Kanonen geöffnet und einige Jahre später im Osten die Bernhardin- und Splügenstrasse erbaut wurden, drohte dem Gotthardweg die Gefahr, von den neuen Fahrstrassen überflügelt zu werden. Schon damals war der Verkehr über den Gotthard für die Urner und Tessiner eine Lebensfrage, und so wurde der Saumweg in den Jahren 1820 bis 1832 fahrbar gemacht.

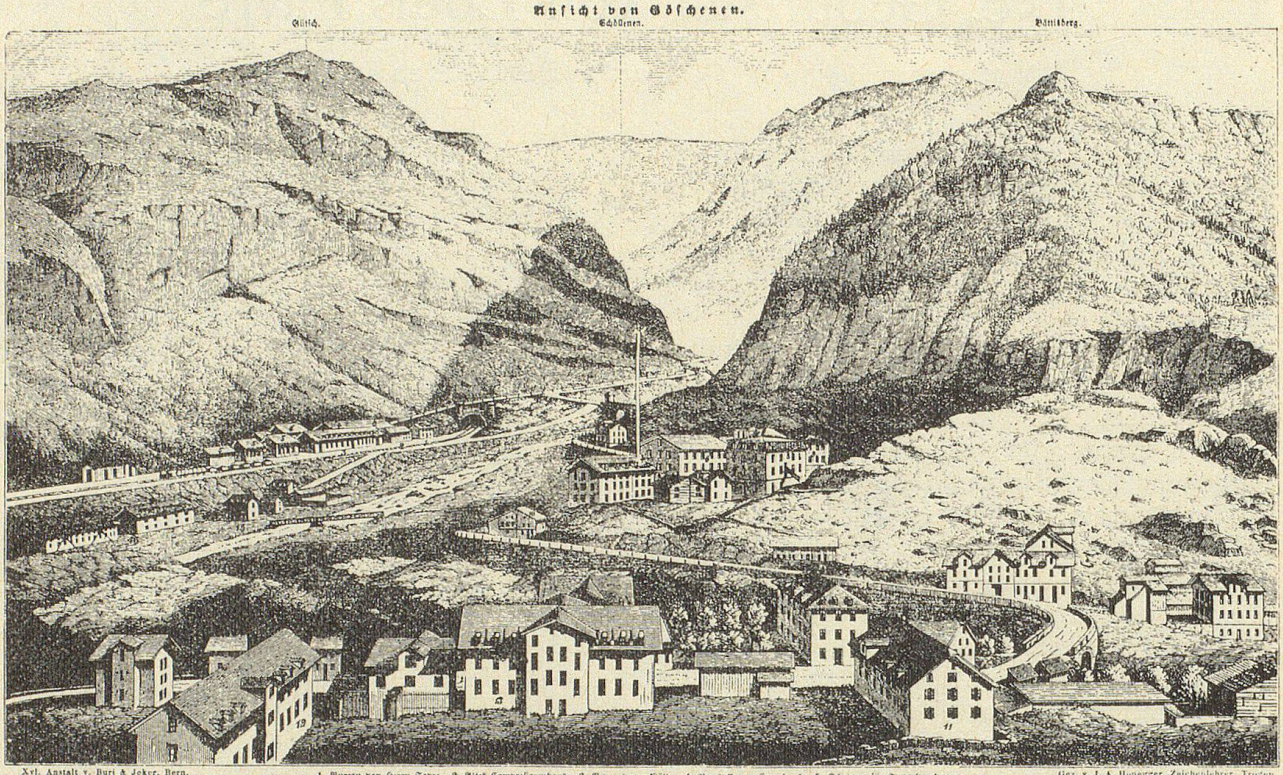
So schön und gut die Gotthardstrasse war (und heute noch ist!), so konnte sie doch dem ständig wachsenden Verkehr zwischen den Ländern nördlich und südlich der Alpen bald nicht mehr genügen, dies vor allem auch deshalb, weil diese Strasse während der Wintermonate nicht benützt werden kann.

Im Jahre 1870, mitten im Deutsch-Französischen Krieg, wurde in Berlin ein von den eidgenössischen Räten genehmigter Gotthard-Vertrag unterzeichnet und der Schweiz zu

Foto: Photopress

diesem grossartigen Unternehmen der Beistand Deutschlands und Italiens zugesichert. An die enormen Kosten dieser Bahn leisteten Deutschland und die Schweiz zunächst je 20 Millionen, Italien 45 Millionen Franken. Diese Summe wurde aufgebracht, ohne dass die Hilfe des Bundes in Anspruch genommen werden musste! Weniger optimistisch klingt allerdings das, was der Kalendermann im «Appenzeller Kalender auf das Jahr 1877» zu dieser Angelegenheit geschrieben hatte: «Am Gotthardunternehmen hat man sich um die Kleinigkeit von 100 Millionen Franken verrechnet.»

Die Bauarbeiten für den Gotthardtunnel wurden 1872 ausgeschrieben. Der am 26. Januar 1826 in Chêne-Bourg GE geborene Louis



Xyl. Anstalt v. Buri & Joker, Bern. Gez. v. J. A. Honegger, Zeichenlehrer, Trogen.

1. Bureau von Herrn Favre. 2. Altes Compressorenhaus. 3. Reparaturwerkstätte. 4. Neues Compressorenhaus. 5. Schuppen für Tunnelwerkzeuge. 6. Bureau der Gotthardbahndirektion. 7. Dependance zum „Hotel Göschenen". 8. „Hotel Göschenen". 9. Postbureau. 10. Altes Postbureau. 11. Gasthof zum „Rößli". 12. Kostpaus. 13. Ehemaliger Spital. 14. Arbeiterwohnungen. 15. Cantinen.

Favre, der den Beruf eines Zimmermanns erlernt hatte und dann zum Eisenbahnbau übergegangen war, bewarb sich, und die Gotthardbahngesellschaft wählte von den sieben eingegangenen Projekten dasjenige Favres. Am 12. September 1872 begann der Durchstich, und am 29. Februar 1880, also nach siebeneinhalb Jahren, erfolgte der Durchbruch des 14 900 Meter langen Tunnels. Louis Favre erlebte den glorreichen Augenblick nicht mehr; er starb am 19. Juli 1879 im Stollen Göschenen an einem Herzschlag.

Im hundertjährigen Kalender lesen wir über den Bau des Gotthardtunnels unter anderem: «Die bei der Baute thätigen Maschinen sind einerseits die eigentlichen Bohrmaschinen, welche im Tunnel arbeiten, und andererseit die Apparate und mechanischen Vorrichtungen vor der Tunnelmündung. Diese letztern liefern die nöthige Kraft zur Bewegung der erstern. Es werden nämlich die Bohrmaschinen nicht von Händen, sondern auf den Vorschlag des Prof. Colladon in Genf durch komprimirte Luft in Thätigkeit gesetzt. Mit dieser ist man im Stande, die Kraft mit geringem Verluste auf grosse Entfernung hinzuleiten. Vor dem Tunnel wurden grosse Reservoirs hergestellt, die mittels einer Wasserkraft von 250 Pferdekräften die Luft in denselben auf weniger als den zwanzigsten Teil zusammenpressen. Diese komprimirte Luft wird in Röhren auf die Baustelle geleitet, wo sie in den Cylinder einer Maschine tritt und durch ihr Ausdehnen den Kolben derselben mit ungeheurer Schnelligkeit vor- und rückwärts bewegt. Der Kolben wird nun mit dem Meiselbohrer in Verbindung gebracht, der bei jedem Stoss des Kolbens tiefer in das Gestein eindringt.» — «Aber, wird sich Mancher fragen, wie ist es denn möglich, dass, nachdem an der schweizerischen und italienischen Seite im Innern des Berges gebohrt und gearbeitet wird, beide Tunnelöffnungen in der Mitte des Berges zusammentreffen und nicht etwa nebeneinander kommen. Dazu bedurfte es schon bei der Vorbereitung des Werkes der genaue-

sten Vermessungen und Berechnungen, welche auch während des Fortschreitens der Arbeiten fortgesetzt werden müssen. Bei der Prüfung, ob die Richtung genau eingehalten wird, handelt es sich vor allem um die Messung einer möglichst langen geraden Linie. Auf der Nordseite, wo der Tunnel in dem engen Göschenthal mündet, hat man zu diesem Zwecke dem Eingang gegenüber auf dem jenseitigen Thalrand einen kleinen Stollen in den Felsen getrieben, von welchem aus nach einem Licht im Tunnel visiert und in Übereinstimmung damit dasselbe Verfahren im Innern unter Benutzung des sog. Grubentheodoliths fortgesetzt wird.»

Die offizielle Eröffnung der Gotthardstrecke erfolgte am 1. Juni 1882.

*

Um dem motorisierten Verkehr einen neuen, schnelleren und wintersicheren Weg durch die Alpen zu öffnen, hatte man vor sechs Jahren mit den Arbeiten am längsten Strassentunnel von Europa (16 322 Meter) begonnen. Am 26. März 1976 wurde nun ein weiterer Markstein in der Geschichte des Gotthardverkehrs erreicht: Es wurden die letzten zwei Meter des Sicherheitsstollens herausgebrochen, so dass sich die Mineure der beiden an diesem gigantischen Werk beteiligten Konsortien 8 000 Meter tief im Berg zum erstenmal die Hand reichen konnten. Das Ereignis feierten Arbeiterschaft, Bauleitung und Behördevertreter gleichzeitig. Auf der Urnerseite lobte Bundesrat Hürlimann (Bild links) die

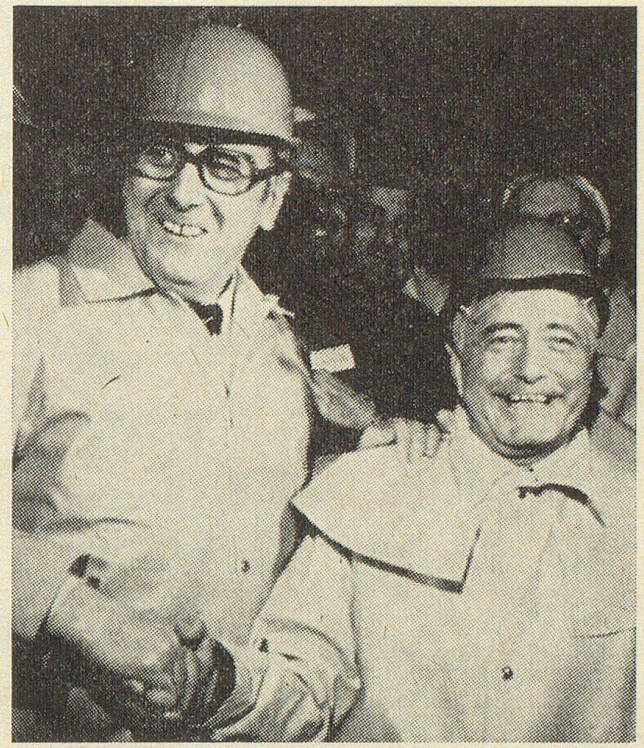


Foto: Keystone-Press

Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen, während auf der Tessinerseite Bundesrat Chevallaz (Bild rechts) in seiner Rede die menschen- und völkerverbindende Funktion des Gotthardstrassentunnels hervorhob.

Doch ist der Kampf am Gotthard noch keineswegs zu Ende. Im Hauptstollen, der in einem Abstand von 30 Metern parallel zum Sicherheitsstollen verläuft, fehlen noch 2800 Meter, was noch ein Jahr harter Arbeit der Bohrmaschinen und ihrer Bedienungsmann-

Hermann Fässler & Söhne

HOLZBILDHAUER
ANTIKSCHREINEREI

WEISSBADSTRASSE

Appenzell

TEL. 071 87 12 84

Spezialwerkstätte
für
kunsthandwerkliche Möbel

schaften erfordert. Erst im Jahre 1980 kann dann das Heer sonnenhungriger Touristen aus dem Norden mit ihren Fahrzeugen auf dem kürzesten Weg in den Süden gelangen.

Bis dann dürfte das grösste Projekt des schweizerischen Nationalstrassenbaus statt der in den sechziger Jahren berechneten 306 Millionen Franken die Summe von mindestens 560 Millionen Franken verschlungen haben. Kostenüberschreitungen sind jedoch nicht die einzige Überraschung, welche der Gotthard auch diesmal den Tunnelbauern bescherte. Wie vor hundert Jahren erweisen sich die Schwierigkeiten und Probleme — Wassereinbrüche, starker Bergdruck, Lockergestein, auch Rekrutierungsschwierigkeiten mit Arbeitskräften — weit grösser als erwartet, so dass es zu massiven Reduktionen der Vortriebsleistungen und deshalb beinahe zu gerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen Bauherrschaft (Kanton Uri) und Baufirmen kam. Schliessen wir diese kurze Darstellung mit der Hoffnung, dass es nach der Fertigstellung dieses zweiten Tunnels dereinst nicht zu einer unliebsamen gegenseitigen oder zum mindesten einseitigen Konkurrenzierung zwischen Bahn und Strasse komme!

Heinrich Altherr

Baars Gold

Zweierlei mues mer of s möndscht in Chauf neh, wenn me in Gnoss vonnere Onderhaltig mit em Ueli will choo: för s eerscht ischt das Ströössli, wo zo sim abglegne Häämetli ue goht, milioonisch gäch ond dezueane no ase ruch gcheeset. Aber der tuusigs Ueli lachet gad, wenn me näbis e chli degliiche tuet: s sei scho öppe n än eerscht ofeme stäänege Weeg a s recht Oort he choo ond för d Noot heis jo ringsom schöö bluemeti Teppech!

Das ischt jo ebe s ander, wo me bim Ueli mues gwärtege: er chaa zwoor zom Verwondere guet zuelose, wenn me näbis z joommere het, aber Verbärmscht het er nüd ase wädli, ehner gääb er äm no e fiis a s Bää ane! Mit dere Methode het er aber gad scho mengem gholfe. Wie de bescht Wondertokter chaa de frohmüetig Maa chorzsichtig Lüüt kuriere, ebe derig, wo gad no d Stää gsiend, wo ene ander Lüüt in Weg legget. «Nüd tue wie merke n ond warm aalegge!» chaa n er denn öppe gspasse. Lache n ond Spröch mache n ischt halt bi ehm all e chli Trompf; i bi zwor sicher, dass er au sis Bördeli z trääge het. Aber s ischt graad, wie wenn dr Ueli e n äägni Sonn hett, wonem vorzue alls wider vergoldet, wo will trüeb werde. Dem merkwördege n Omstand wäär i för s Lebe gern emool of d Spuer choo, ond bi mim letschte Bsuech isch mers denn richtig au groote.

Alem aa het mi dr Ueli gseä onenue choo, er ischt emel zmool mit samt em Bläss onder de Hustöör gstande n ond het natürli glachet of de Stockzehne, wil i e chli ha müese chiiche. D Begrüessig ischt alewil di gliich: «Hoo ase, du chonnscht, ischt recht», ond denn i de Stobe n ine no: «Joho, bis willkomm!».

S het mi e chli wonder gnoh, dass de Hond e so kä Mux gmacht het ond säge doo no: «Hescht goppel em Bläss gsäät, wege dere, wo doo s Ströössli uuf chömm, seis e si nüd dewert z bele.» Aber scho ha n i en Spick a d Nase ghaa! «Wääscht», macht dr Ueli troche, «min Hond ischt ase gschiid, der merkt derigs aade n ohni, das ems säge!» Do wääss mer emel gad, woraa das me n ischt! Aber da ischt nüd gad bim Gspasse n e soo, dr Ueli säät au söss graaduse, was er tenkt, ischt aber denebscht d Güeti selber.

I hanem denn zeerscht wider müese di wonderbaar Uussicht rüeme, wo me bsonderig ame so n e föhnege Taag, vo dem Böhl uus het: d Berg gad zom Griiffe nööch ond henenuse en Blick öber s ganz Ländli ie, bis in See abe n ond no wiit dröberuse.

Nochane het dr Ueli s Lendauerli aazöndt, ond mer hend e chli aagfange sprööchle. Ää Wort het s ander ggee, ond näbenemool säg i doo zuenem, öb i ehn echt au töörft näbis