

Die Geschichte des Gotthards ist Verkehrsgeschichte. Wenn auch neueste historische Aussagen die Wichtigkeit dieses Verkehrsweges bis zum Bau der Gotthardbahn in einem etwas nüchterneren Licht beurteilen, schmälert dies den historischen Platz des Gotthards in keiner Weise. Planung und Bau der Gotthardbahn waren im Europa des neunzehnten Jahrhunderts ein herausragendes Ereignis. Es bereitet nach wie vor Mühe, etwas Vergleichbares in der Baugeschichte unseres Jahrhunderts zu finden.

## Die Geschichte der Gotthardbahn

### 1847

Kaum hat der Bahnbau in den nichtalpinen Gebieten Europas so richtig begonnen, regen sich Gedanken, in der Schweiz den Norden mit dem Süden durch eine Alpenbahn zu verbinden. So fährt im Jahre 1847 nicht nur die inzwischen legendär gewordene "Spanisch-Brötlibahn" zum ersten Mal zwischen Baden und Zürich, sondern der damalige Oberingenieur des Kantons Graubünden reicht ein Konzessionsbegehren für den Bau einer Lukmanierbahn von Chur nach Biasca ein. Die 1853 erteilte Konzession erlöscht dann allerdings durch Fristablauf.

### 1852

Gottlieb Koller, Leiter des eidgenössischen Eisenbahnbüros, stellt ein erstes Projekt zum Bau einer Eisenbahnlinie über den Gotthard vor.

### 1853

Am 19. August 1853 organisiert sich ein aus 9 Kantonen bestehendes Gotthardkomitee. Der Bund selbst kann gemäss gültigem Eisenbahngesetz von 1852 keine Entscheide treffen, da das Recht zur Konzessionserteilung allein Sache der Kantone ist. Dieses Gotthardkomitee erteilt erste Aufträge für Planungsarbeiten. Ingenieur Koller erarbeitet ein erstes Projekt für die Strecke von Flüelen an den Langensee (123 km). Die Kosten werden auf ca. 70 Mio. Franken geschätzt. Die dann in der Folge 1861 entstehenden Geländeaufnahmen des Ingenieurs Wetli aus Zürich, der für die Strecke Erstfeld bis Lugano nur gerade 5 Monate benötigt, gelten in Bezug auf Präzision in der Vermessungstechnik noch heute als absolute Meisterleistung. Die in Österreich betriebene Semmeringbahn und die im Westen im Bau stehende Mont Cenis-Linie verleihen dem Gotthardprojekt entscheidende technische Impulse.

### 1861

In der Schweiz nimmt der Interessen- und Parteienkampf zwischen Gotthardbefürwortern einerseits und Verfechtern der Lukmanier- und Splügenidee andererseits sehr heftige Formen an. Erstmals taucht die Idee eines grossen Tunnels von ca. 15 - 16 km Länge unter dem Gotthard auf. Sie wird von den Ingenieuren Wetli und Koller präsentiert.

### 1863

15 Kantone und 2 Bahngesellschaften (SCB und NOB) gründen am 7. August 1863 die grosse Gotthardvereinigung. Alfred Escher, Bankier und Millionär, Nationalrat und Regierungspräsident des Kantons Zürich, die wohl mächtigste und einflussreichste schweizerische Persönlichkeit der damaligen Zeit, wird deren Präsident und damit zum "Motor" der Gotthardidee. In der Folge reift das auf den Plänen Wetlis und Kollers beruhende und dann schliesslich zur Ausführung gelangende Bauprojekt Beckh/Gerwig.

## **1865**

Der Kanton Tessin setzt eher auf die Realisierung eines Lukmanierprojekts, aber eine einflussreiche italienische Expertenkommission kommt zum Schluss, dass das Gotthardprojekt einer Splügen- oder Lukmanierlösung vorzuziehen ist.

## **1866 -1868**

Politische Unruhen und Kriege in Europa drängen das Gotthardprojekt in den Hintergrund.

## **1869/1871**

Italien, Deutschland und die Schweiz schliessen, als Resultat einer im September 1869 in Bern abgehaltenen internationalen Konferenz, einen Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Bahn über den Gotthard. An das Baukapital von 187 Mio. Franken werden Beiträge in der Höhe von 85 Mio. Franken zugesagt (Italien 45 Mio., Deutschland und Schweiz je 20 Mio.). Der Rest soll über den Aktien- und Obligationenmarkt aufgebracht werden. Der Vertrag enthält weitgehende Bestimmungen über das Transitieren der Schweiz mit der Bahn. Die Gotthardvereinigung überträgt ihre Rechte Ende 1871 auf die von ihr ins Leben gerufene Gotthardbahngesellschaft (GB), wiederum unter dem Präsidium Eschers.

Die eigentliche Geschichte der Gotthardbahn beginnt mit der Vergebung des "grossen Tunnels", wie es damals heisst.

Nicht nur in Europa erfolgt die Ausschreibung, auch Amerika nimmt Kenntnis vom grossen Projekt. In der heute unglaublich scheinenden Eingabefrist von nur 6 Wochen haben die Interessenten ihre Offerten mit genauen Angaben über Bauverfahren, Baukosten, Bauzeiten und Garantien einzureichen. 7 Offerten treffen ein. Schon jetzt ist absehbar, wer diesen Auftrag übernimmt, geht ein nicht abzuschätzendes Risiko ein, denn über die Geologie des Gotthardmassivs ist recht wenig bekannt und die vorgesehene Bauzeit ist erschreckend kurz.

Den Zuschlag erhält die Genfer Firma "Entreprise du Grand Tunnel du Gothard" des Louis Favre. Er akzeptiert nicht nur - von Escher persönlich diktierte - ruinöse Vertragsbedingungen, sondern auch eine Bauzeit von lediglich 8 Jahren und sticht damit den einzigen ernstzunehmenden Mitkonkurrenten, eine italienische Tunnelbaufirma, aus.

## **1872**

Am 13. September 1872 beginnen die Bauarbeiten. Im umstrittenen Firststollenverfahren bewegen sich die Mineure - gleichzeitig von Airolo und Göschenen aus - aufeinander zu. Von Anfang an kämpft man, insbesondere auf der Südseite in Airolo, mit grossen technischen Schwierigkeiten. Die Belastungen durch instabile und wasserführende Gesteinsschichten sind enorm. Sie halten während der ganzen Bauzeit an.

## **1875**

Zu Beginn arbeitet man in drei Schichten rund um die Uhr. Die Temperatur im Tunnel steigt stellenweise auf unerträgliche 33 Grad. Eine ungenügend funktionierende Lüftung erschwert im mit Sprenggasen gefüllten Tunnel das Atmen. Die Schichtdauer muss auf 5 Stunden herabgesetzt werden. Mehr und mehr gerät man in Rückstand. Ende Juli 1875 kommt es in Göschenen zu Arbeiterunruhen, die Mineure streiken. Eine völlig überforderte Bürgerwehr schießt den Aufstand zusammen. 4 Arbeiter sind tot, mehrere schwer verletzt. Das Ereignis wird in halb Europa bekannt und löst Untersuchungen über die hygienischen und sozialen Verhältnisse

der Arbeiter am Gotthardtunnel aus. Zwei eidgenössische Kommissionen prüfen die Situation. Bedenkliche Zustände kommen ans Licht. Aber niemand ist zuständig. Bis zum Ende der Bauzeit ändert sich nichts.

### **1876/1877**

Neue Abklärungen ergeben, dass die Kosten der Gotthardbahn den Voranschlag (von 187 Mio. Franken) um mehr als 100 Millionen Franken überschreiten werden. Die Gotthardbahnkrise ist da! Vor allem beim Bau der Tessinischen Talbahnen hat man sich verrechnet. Die Kurse der Aktien sinken ins Bodenlose. Zeitweise wird der Bahnbau in Frage gestellt. Die Folgen sind ein weitgehender Verzicht auf den geplanten Doppelspurausbau und das Zurückstellen einzelner Zufahrtslinien. Der leitende Ingenieur wird entlassen, dem Präsidenten wird der Rücktritt nahegelegt. Die Nachfinanzierung gelingt nur, weil sich Italien und Deutschland nach einer weiteren internationalen Konferenz zu neuen Subventionszahlungen bereit erklären und dem Umstand, dass nach einem neuen Gesetz von 1872 nunmehr der Bund für das Eisenbahnwesen zuständig ist. Eine Nachfinanzierung über einzelne Kantone wäre mit Sicherheit gescheitert.

### **1879**

Die Arbeiten an den Zufahrtslinien werden in massivem Umfang aufgenommen. Private Bauunternehmungen erstellen mit grossen Beständen an Unternehmerarbeitern die in Abschnitte unterteilten Strecken. Am 19. Juli 1879 stirbt Louis Favre bei einer Tunnelinspektion an Herzversagen. Ein äusserst begabter Draufgänger, kein Held; ein sympathischer Mensch und eine markante Persönlichkeit, so beschreiben ihn Zeitgenossen. 223 Tage trennen ihn von dem Durchschlag im grossen Tunnel.

### **1880**

29. Februar 1880, ein Sonntag. Der wohl denkwürdigste Tag. Der Tunnel ist durchbohrt. Das Ereignis wird in den Medien ganz Europas gefeiert. Der längste bisher gebaute Tunnel der Welt ist entstanden.

### **1882**

Die Bahn ist weitgehend gebaut. In zehn Jahren entstanden, zeitlich gestaffelt und aufeinander abgestimmt, der Gotthardtunnel, die Tessinischen Talbahnen und die Zufahrtslinien. Linienführung und Qualität werden in Bezug auf Ingenieurkönnen heute noch als perfekt bezeichnet. Zu Beginn des Baus war Dynamit noch nicht erhältlich. Schwarzpulver, Pickel und Schaufel waren die Mittel. Man kannte weder Bagger noch Trax. Verbunden mit zähester Handarbeit entstanden hunderte Brücken, Tunnels und Viadukte. Riesige Erd- und Felsmassen wurden bewegt - im Sommer im Süden bei glühender Hitze, im Winter am Berg bei klirrender Kälte. Kurz, ein Bau, der alles in den Schatten stellte, was Bahntechnologie bisher hervorgebracht hatte.

Die Kosten beliefen sich auf knapp 227 Millionen Franken. In rund 18.4 Mio. Arbeitstagen war die Bahn entstanden. Durchschnittlich arbeiteten 5472 Mann auf den verschiedensten Baustellen an der Linie. Hunderte von ihnen hatten ihren Einsatz am Gotthard mit dem Leben bezahlt. Der Bau geht nicht einfach so zu Ende. Schon während der Bauzeit und erst recht nach deren Beendigung rollen eine Menge Prozesse über die Bühne. Schliesslich entscheidet das Bundesgericht mit einem Schiedsspruch zugunsten der Gotthardbahngesellschaft. Die "Entreprise du Grand Tunnel du Gothard" überlebt dies nicht. 1885 wird sie liquidiert. Der Verwaltungsrat der

Gotthardbahngesellschaft beschliesst jedoch, der Tochter Louis Favres eine lebenslängliche jährliche Rente von Fr. 10'000.- auszurichten, um ihr zu gestatten - "den Haushalt nach gutbürgerlichen Verhältnissen einzurichten". Tausende noch lebende, verkrüppelte und an Silikose leidende Arbeiter werden hingegen vergessen.

Am 1. Juni 1882 nimmt die Gotthardbahn den durchgehenden Verkehr zwischen Immensee und Chiasso auf. Mit Feiern in Luzern und Mailand glanzvoll eröffnet, wird sie in ihren rund 27 Betriebsjahren den Güter- und Reiseverkehr vervierfachen, die Betriebseinnahmen verdreifachen und den Personalbestand mehr als verdoppeln. Der Kilometerertrag wird im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt zeitweise mehr als doppelt so gross sein und sie wird ihren Angestellten die höchsten Löhne und die besten Sozialleistungen anbieten können. Die in der Krise zurückgestellten Bauvorhaben werden weitgehend und in kürzester Zeit nachgebaut sein. Bisher unbekannte Luxuszüge, werden den Gotthard überqueren und so die "Weltbahn" - in Europa bekannt werden lassen. Noch heute legt das "Gotthardgebäude" in Luzern (insbesondere dessen grosser Saal im 1. Stock) Zeugnis von den fürstlichen Verhältnissen der Gotthardbahngesellschaft ab.

### **1909**

Die Schweizerischen Bundesbahnen übernehmen am 1. Mai 1909, als letzte grosse Privatbahngesellschaft, die Gotthardbahn.

*AlpTransit Gotthard AG, Luzern. [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)*

*Freundlicherweise zur Verfügung gestellt von E. Luginbühl, SBB*