

Nur ganz gewissenhafte Reisende verweilen beim Austritt aus dem Bahnhof Zürich einen Augenblick vor dem Standbilde Alfred Eschers und lesen im Bändchen nach, was es mit dem Manne für eine Bewandnis hat. Selbst wir Schweizer der heutigen Generation wissen nicht mehr viel von dem Kampfe um die sog. Priorität des Gotthards und von den Männern, die mit Begeisterung und Aufopferung die Finanzierung, die Projektierung und den Bau der Gotthardbahn trotz aller Hemmnisse und Widerwärtigkeiten zu einem guten Ende führten. Noch nicht vergessen ist fast einzig der wagemutige Erbauer des großen Gotthardtunnels, der Genfer Louis Favre, der am 19. Juli 1879 bei einer Begehung des Tunnels an einem Herzschlage starb. — Dem Gedanken, die zentrale Alpenbahn über den Gotthard zu führen, begegnen wir zum erstenmal in einem Gutachten, das Ingenieur Gottfried Koller aus Winterthur zusammen mit den Ingenieuren Negretti und Hühner im Jahre 1850 im Auftrage der schweizerischen, sardinischen und preußischen Regierung erstattete. In diesem Gutachten trat Koller mit Entschiedenheit für den Gotthard ein. Eine Interessengemeinschaft aus Kantonen und Bahngesellschaften, die sog. «Gotthardvereinigung», arbeitete unter der Führung von Regierungsrat Josef Zingg in Luzern eifrig für die Verwirklichung der Gotthardbahn. Der schärfste Konkurrent des Gotthards war der Lukmanier, dem man namentlich im Tessin zugeneigt war. In Zürich stand Dr. Alfred Escher an der Spitze der Gotthardfreunde. Unterstützt von Zingg trat Escher mit dem ganzen Gewicht seiner Persönlichkeit und mit unbeirrbarer Zielsicherheit für den Gotthard ein. Ingenieur Welti aus Zürich wurde mit der Aufstellung eines Bauprojektes beauftragt und dieses vom Oberingenieur der Nordostbahn, Beckh, sowie dem badischen Oberbaurat Gerwig begutachtet. Der Entscheid in der Alpenbahnfrage wurde schließlich durch die dabei mitinteressierten Länder Deutschland und Italien herbeigeführt, die die Erklärung abgaben, daß sie eine finanzielle Unterstützung nur dem Gotthard zuwenden könnten. An einer von Bundespräsident Welti geleiteten Konferenz, an der außer der Schweiz bevollmächtigte Vertreter der Regierungen von Italien, des Norddeutschen Bundes, von Baden und Württemberg teilnahmen, kam am 15. Oktober 1869 ein Staatsvertrag zustande. Nach diesem Vertrage verpflichteten sich die beteiligten Staaten, an die zu 187 Millionen Franken veranschlagten Kosten der Gotthardbahn Subventionen zu bewilligen, und zwar Italien 45, die Deutschen Staaten 20 und die Schweiz 20 Millionen Franken. Nach mühsamen Unterhandlungen gelang es Escher, im Oktober 1871 die zur Finanzierung noch fehlenden 102 Millionen Franken von einer deutschen Finanzgruppe zu beschaffen.

VOM BAU DER GOTTHARDBAHN UND DEN MÄNNERN, DIE DABEI WAREN

VON GENERALDIREKTOR H. ETTER, BERN

Nun ging es Schlag auf Schlag vorwärts. Am 6. Dezember 1871 konstituierte sich die Gotthardbahngesellschaft in Luzern. Die Direktion

wurde aus Nationalrat Dr. A. Escher aus Zürich als Präsident, Regierungsrat J. Zingg aus Luzern als Vizepräsident und Ständerat J. Weber aus

Bern bestellt. Mit der technischen Leitung des Unternehmens wurde Oberbaurat Gerwig in Karlsruhe betraut. Der Bau des großen Alpentunnels wurde der Unternehmung Louis Favre aus Genf übertragen und von dieser schon am 1. Oktober 1872 begonnen. Schon in den ersten Jahren zeigte es sich, daß die Kostenvoranschläge, auf denen die Finanzierung des Unternehmens aufgebaut war, zu niedrig waren. Dies führte zu Anfang des Jahres 1875 zum Rücktritt des Oberingenieurs Gerwig. Sein Nachfolger, Oberingenieur Hellweg, berechnete die ungedeckten Mehrkosten auf 102 Millionen Franken. Nun wurde die Situation der Gotthardbahngesellschaft kritisch. Die Bauarbeiten wurden eingestellt und ein Teil des Personals entlassen. Nur Favre arbeitete unverdrossen weiter. Die Gotthardbahnaktien sanken auf 5 Franken. Escher und Zingg hatten einem Hagel von Vorwürfen standzuhalten. Da griff Escher mit starker Hand ein. Durch den Aufschub des Baues der Cenerlinie, sowie der nördlichen Zufahrtslinien Zug-Arth und Luzern-Immensee und andere Maßnahmen gelang es, die Mehrkosten auf 40 Millionen zu reduzieren. Auch diesmal reichten die beiden Nachbarländer die helfende Hand. Italien und Deutschland übernahmen nochmals je 10 Millionen Franken an Subventionen und die Schweiz 8 Mill. Franken. Der zum zweiten Finanzausweis fehlende Rest konnte auf andere Weise beschafft werden. Während der Krisenjahre führten Differenzen zur Entlassung des Oberingenieurs Hellweg und zur Uebertragung der Geschäfte an seinen Stellvertreter Gerlich, den spätern Professor am Eidg. Polytechnikum. — Mitte 1879 wurde die Oberingenieurstelle wieder besetzt durch Ingenieur Bridel aus Biel, der diese Stelle bis zur Bauvollendung im Jahre 1882 innehatte. Ueberraschend legte Escher am 27. Juli 1878 sein Mandat in die Hand des Verwaltungsrates zurück, nachdem er vorher durch Abschluß der Verhandlungen über die eventuelle Vergebung der noch auszuführenden Arbeiten im Generalakkord den Beweis erbracht hatte, daß die zweite Finanzierung des Unternehmens auf gesundem Boden stehe. Der verdiente Mann war der vielen Anfeindungen müde. Weber aus Bern, das dritte Mitglied der Direktion, starb kurz vorher. Die entstandenen Lücken in der Direktion wurden im Jahre 1879 wieder geschlossen durch die Berufung von Nationalrat Dr. Sev. Stoffel aus Arbon und von Nationalrat Ingenieur Dietler aus Solothurn. In spätern Jahren trat ihnen Ingenieur Ant. Schrafl zur Seite als Gotthardbahndirektor, der beim Bau der Bahn vom Anfang bis zum Ende in verschiedenen Stellungen mit dabei war. Leider reicht der uns zugemessene Raum nicht aus, auch der vielen andern Männer zu gedenken, die sich um den Bau der Gotthardbahn verdient gemacht haben. Auch dieser Ungenannten soll heute dankbar gedacht sein.



Nationalrat Dr. Severin Stoffel aus Arbon, Mitglied des zweiten Direktoriums und Nachfolger Eschers.



Ingenieur Anton Schrafl, der am Bau der Bahn beteiligt war und später Mitglied der Direktion wurde.



Regierungsrat J. Zingg aus Luzern, Vizepräsident d. Gotthardbahngesellschaft.



Ingenieur Gelpke, einer der tüchtigen Mitarbeiter Favres.



Qui est plus digne, de passer par le premier, que celui qui nous était préféré. Ami et père. Viva il Gotthard. 28/11/80

Louis Favre, der geniale und mutige Erbauer der Gotthardbahn. Nach dem Durchstich reichte sich die Tunnelbelegschaft dieses Bild mit der sinnreichen Widmung eines Ingenieurs durch die letzte Sendeböhrung.



Oberingenieur G. Bridel aus Biel, der die Bauleitung von 1879 bis zur Vollendung des Tunnels innehatte.



Nationalrat Dietler aus Solothurn, Mitglied des zweiten Direktoriums der Gotthardbahngesellschaft.



Oberbaurat Gerwig aus Karlsruhe wurde mit der technischen Leitung des Unternehmens betraut.



Oberingenieur Hellweg, der Nachfolger Gerwigs in der Bauleitung, ist später wegen Differenzen entlassen worden.



Ing. Gottfried Koller, aus Winterthur, entschiedener Verfechter des Gotthard-Projektes.



Dr. Alfred Escher, der nachmalige Leiter der Gotthardbahngesellschaft.

