



SIMPLONTUNNEL – DIE ARBEITER, DIE DEN TUNNEL DURCHSCHLAGEN SOLLEN, STREIKEN FÜR BESSERE ARBEITSBEDINGUNGEN, DIE ARMEE INTERVENIERT

Truppen gegen den Ruf nach besseren Arbeitsbedingungen

Das Wallis verarmt. Obwohl es als Landwirtschaftskanton gilt, kann es seine Bevölkerung nicht ernähren. Und alle, die von einer Industrialisierung träumen, wissen auch, dass dem Wallis vieles fehlt, um ein Geflecht von überlebenden Unternehmen zu schaffen: kein Kapital, keine Rohstoffe, kein billiger Brennstoff. Dazu gesellen sich ein lückenhaftes Bildungswesen und das Desinteresse der Regierenden gegenüber Neuerungen, die das Land und seine Menschen aus der Misere herausführen könnten. Dazu kommt, dass der Kanton verkehrspolitisch isoliert ist.

BESCHIEDENE FORDERUNGEN

Je nach Spezialisierungsgrad erhalten die Arbeiter auf den Baustellen des Simplontunnels I zwischen zwei und vier Franken. Sie hausen in miserablen Baracken, die ihnen von den Einheimischen oft zu übersetzten Preisen vermietet werden. Kaum verwunderlich also, wenn solche Zustände zu Revolten führen. Die Streikenden des Jahres 1899 verlangen eine Reduktion der Arbeitszeit für die Mineure von acht auf sechs Stunden für eine Schicht an der Stollenbrüst und von elf auf zehn Stunden für die Tagarbeit; dazu kommt die Forderung nach einer Lohnerhöhung um 50 Rappen für alle.

Schliesslich hält der italienische Sozialist Dante Diotallevi eine schöne Rede, die Truppen intervenieren und die Polemik in der Presse reicht bis hinunter nach Genf. Leidenschaftlich werden die verschiedenen Standpunkte vertreten, dabei fällt vor allem die konservative «Gazette du Valais» auf, die jegliches Mitgefühl vermissen lässt.



Harte Arbeitsbedingungen führen 1899 zu einem Streik beim Bau des Simplontunnels...

zvg

Versprechen gehalten

Die absehbare Anbindung des abgeschiedenen Wallis an Italien über die Simplonlinie lässt immerhin erste Hoffnungen aufleuchten. Aber die enormen Schwierigkeiten der Initianten und die gehäuferten Konkurse der Trägergesellschaften nähren gewichtige und berechtigte Zweifel am

grossen Werk. Doch immerhin erreicht die Eisenbahn Brig. Bei der Eröffnungsfeier dieser historischen Etappe in der Simplonstadt einigen sich die Vertreter Italiens, Frankreichs und der Eidgenossenschaft darauf, den Simplon-Eisenbahntunnel zu bauen. Im August 1898 beginnen die Arbeiten für den Bau des wagemutigen Al-

pendurchstichs. Damit wird das Versprechen von der Eröffnung des Bahnhofs Brig eingehalten. Die Arbeiten unter der Führung der Jura-Simplon-Gesellschaft beginnen, diese ist aus einer Fusion der Westschweizer Eisenbahngesellschaft und der Jura-Bern-Simplon-Gesellschaft hervorgegangen.

Ein erster Streik

Am 8. März 1899 stehen die Arbeiten auf den Baustellen des Tunnels still. 400 Arbeiter protestieren gegen die schlechten Arbeitsbedingungen. Sie fordern höhere Löhne, die Aufhebung der Akkordarbeit und die Schaffung eines ständigen Arbeiterkomitees, das die Verhandlungen mit der Direktion führt. Der Ausstand dauert 24 Stunden.

Die Direktion entlässt als Antwort auf den Streik 40 Arbeiter.

Weitere Ausstände folgen zwischen dem 8. und dem 17. November. Aber dieses Mal handelt es sich um einen Generalstreik, denn 1800 Arbeiter folgen dem Streikaufruf. Nach einem zehntägigen Arbeitsunterbruch wendet sich die Direktion an die Walliser Regierung. Diese entsendet Truppen. Man verhaftet die meist ausländischen Streikführer und verweist sie des Landes. Oberflächlich kehrt Ruhe ein, aber nicht für lange Zeit.

Zwei Jahre später wiederholt sich das Szenario, wieder werden Truppen gegen die Streikenden aufgebotsen. Diese Ereignisse führen im Oktober 1899 zur Gründung von Arbeiterorganisationen zur gegenseitigen Hilfe. Dies kann als die Geburtsstunde des Sozialismus im Wallis betrachtet werden.

Weitere Arbeitsniederlegungen lähmen den Arbeitsfortschritt für den Durchstich der Alpen im Jahre 1905. Der Bau des ersten Simplontunnels dauert 18 Monate länger als eigentlich vorgesehen, schreibt der Welschwalliser Historiker Michel Salamin in seinem Standardwerk «Das Wallis von 1815 bis 1940».

NEUES GESETZ

Das Auto wird gezähmt

Am 29. April 1899 erreicht die «Jamais contente», eine Art von Torpedo auf Rädern, bei Paris eine Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern. Sogar der Walliser Staatsrat lässt sich von dieser neuen und ungeheuerlichen Art der Mobilität aufscheuchen und er findet diese Entwicklung beunruhigend und erschreckend. Die Kantone Genf und Waadt haben schon ein Reglement geschaffen. Das Wallis folgt: Am 29. August 1899 beschliesst der Staatsrat, dass jeder Bürger, der ein Automobil pilotieren will, eine Bewilligung braucht. Dazu wird ein Fahrverbot für alle Seitenstrassen mit Ausnahme des Simplons erlassen; gleichzeitig wird eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Stundenkilometern eingeführt.

Als ein Automobilist am 9. September 1899 von Martinach nach Le Châble fahren will, verfügt der Präfekt, dass niemand im Fahrzeug sitzen darf, dass es nicht in Betrieb gesetzt werden darf und dass Pferde das Auto ziehen. Zudem musste dem eigentümlichen Transport ein Mann vorauslaufen, um Zusammenstöße zu vermeiden. Doch sollten all diese Einschränkungen die Begeisterung für das Automobil auch im Wallis kaum bremsen. Als im Juli 1899 zwei Autos in Champéry vorfahren, ist der Hotelier Charles Exhenry begeistert. Sie transportieren acht Personen von Monthey herauf. Die Fahrt dauert nur anderthalb Stunden und die Rückfahrt nimmt nur 45 Minuten in Anspruch.



1899 erreicht dieses Auto 100 Stundenkilometer. zvg

ANZEIGE

WETTBEWERB
www.wkb.ch



«Mein Wallis ist:
facettenreich.»

Fabienne Ruffiner
24 Jahre, Mitarbeiterin Firmenkunden, WKB Filiale Visp
Wohnhaft in Brigerbad



Walliser
Kantonalbank