

**Zeitschrift:** Pionniers suisses de l'économie et de la technique  
**Herausgeber:** Société d'études en matière d'histoire économique  
**Band:** 14 (2010)

**Artikel:** Louis Favre (1826-1879) : constructeur du tunnel du Gotthard  
**Autor:** Wägli, Hans G.  
**Kapitel:** Le grand tunnel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095659>

### **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:** 25.04.2026

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

# Le grand tunnel

Bien avant que les travaux de construction ne fussent attribués, la compagnie du Chemin de fer du Gothard avait commencé côté Göschenen à dégager la tranchée d'accès ouverte. Le 28 juin 1872, ces chantiers entrepris à la tâche par le groupe Giacomo Battista, atteignirent la roche dure ce qui permit de débiter avec le forage manuel. Le 4 juin, les cinq premiers mètres de la galerie de base étaient excavés. Ce travail préalable devait donner à l'entreprise «Machine Tunneling Company» la possibilité de démontrer l'efficacité de leur nouvelle foreuse diamantée dans le gneiss dur de Göschenen. A part quelques caisses isolées arrivées à Lucerne, mais rien d'autre en provenance de Londres, le contrat avec cette entreprise anglaise devint de facto caduc. Les anglais furent contraints de se retirer de la «course». Après cela, les travaux durent être poursuivis à la

main par une équipe comportant jusqu'à 50 hommes. Ce n'est que le 30 septembre que l'emplacement du futur portail du tunnel fut atteint. Battista fut si mal rétribué par le Chemin de fer du Gothard qu'il n'arrivait pas à s'en sortir financièrement et laissa ainsi le travail en suspens pour un certain temps.

Sur le versant tessinois, les travaux en régie pour la tranchée ouverte en direction de la galerie pilote furent attribués aux frères Delucchi et commencèrent le 2 juillet.

## Caution provenant de nombreuses sources

Entre temps, le 17 août, Favre avait déposé la caution fixée par le contrat à la caisse de la société du Chemin de fer du Gothard. Il s'agissait de titres, de lettres de valeurs de ses commanditaires et des amis des premières heures. Ils venaient de Colladon, Ador, Roget



*Image idyllique du portail du tunnel de Göschenen, après les premiers coups de pioche. A droite une «Osteria».*

et Chenevière, mais aussi d'autres investisseurs bien placés; la plupart suisses romands comme par exemple MM Jean-Jacques Mercier (1826–1903), Renevier, Guisan, Muret et Curchod. A côté de cela, il y avait aussi des investisseurs de France. Et parmi ces papiers d'une valeur de 8 millions de francs, il y en avait quelques uns pour moins d'un dixième de cette somme provenant de son portefeuille personnel. Favre devait s'être dit qu'il était bon d'avoir des amis bien disposés à son égard. L'argent n'était manifestement pas trop rare en Europe. L'emprunt de la France de plus de 3,5 milliards avait été accordé. Les banques avaient trouvé en tout 41 milliards, soit 12 fois le montant de l'emprunt! En Favre, germaient des espoirs de voir ses terrains prendre de la valeur. Et d'un autre côté, c'était un bon signal avec la perception de futures évaluations que la Convention de construction du Gothard stipulait dans l'article 8. A la demande du président Escher, le conseil d'administration de la société du Gothard approuva également la Convention de construction, de sorte que le 23 août, se fondant sur une expertise de Koller, le Conseil fédéral pouvait également l'agréer.

### **Arrangements privés et professionnels**

Sans attendre, Favre commença à s'organiser au Gothard. Ses bureaux étaient situés à Altdorf. Pour cela, il acheta à Franz Käslin, le 14 novembre 1872, le bâtiment imposant sis à la Gotthardstrasse 3 que ce dernier avait reconstruit après l'incendie du village de 1799. A peu près en même temps, Favre loua à Lucerne une maison de campagne à Gopplismoos (aujourd'hui Friedentalstrasse 45). Ici, il pouvait offrir à Marie-Louise Sellerier et à son fils, Ernest Louis, la possibilité



*Gotthardstrasse 3, Altdorf: Siège de l'entreprise L. Favre & Cie de 1872 à 1875, puis siège des bureaux de construction Flüelen – Göschenen, aujourd'hui, domicile de la Corporation Uri.*

d'être près de lui et vivre ainsi au foyer familial durant la construction du Gothard et non pas dans la très catholique et stricte cité d'Altdorf. Personne n'aurait compris sa façon de vivre là-bas.

### **Début de construction laborieux**

Le travail proprement dit commença à Airolo le 29 septembre et guère avant le 12 octobre à Göschenen, il est vrai avec des travaux préparatoires pour la galerie d'avancement. Auparavant, ces travaux étaient attribués en régie par le Chemin de fer du Gothard et ainsi personne n'était prêt à assumer la responsabilité de la tranchée pilote. Même si, selon la Convention, le dé-

*Habitation privée de Louis Favre pour lui et son amie à Gopplismoos, Lucerne. Prise de vue en 2007.*



Portail du tunnel de direction, peu après l'attaque de la roche. Géomètre avec théodolite, ingénieurs et ouvriers du tunnel. Désigné par un « x » Franz Vital Lusser assis et portant chapeau.



marrage de construction avait été fixé au 23 août.

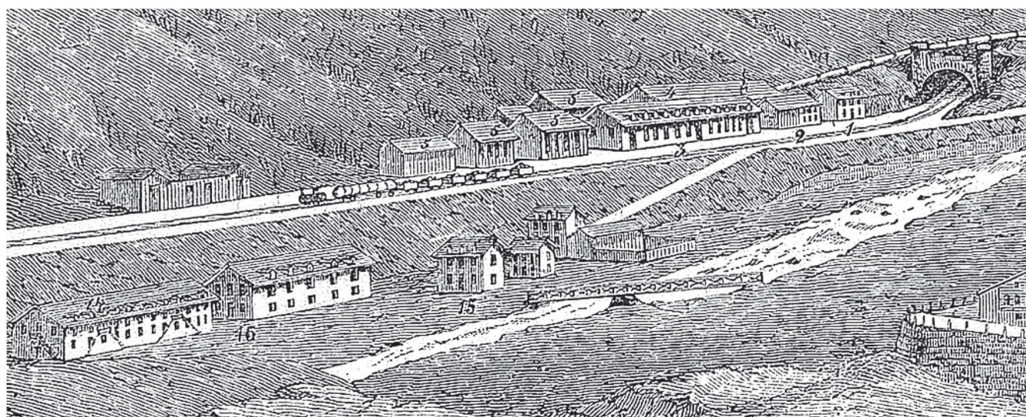
A Göschenen, un hangar à machines, les ateliers de réparations, une petite forge, des chemins d'accès, un sentier, une fabrique de poudre et une baraque pour préchauffer la dynamite, ainsi qu'un bâtiment de service pour la direction locale des travaux avaient été construits. Lors de la tranchée d'accès Battista avait jeté l'éponge parce que la rémunération ne lui permettait pas de couvrir ses frais. Ceci compliqua le début de l'exploitation pour l'attaque de la plateforme en premier lieu. A cause de cela, le travail du tunnel proprement dit ne put commencer que le 24 octobre. De plus,

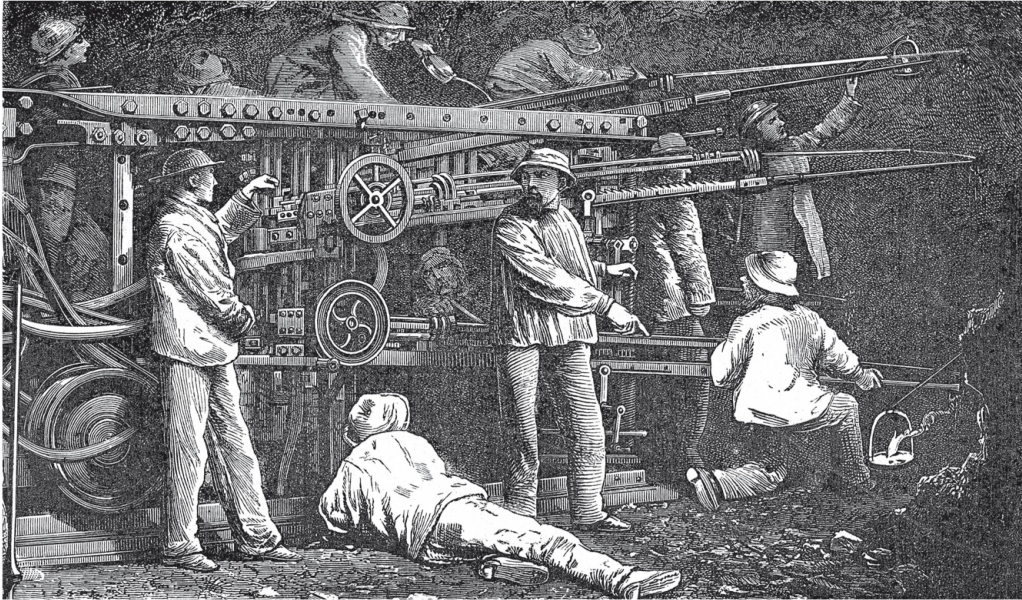
Gerwig n'était pas d'accord avec l'option du forage par la voûte, mais Favre se savait dans son droit avec l'art. 5 de la Convention.

A Airolo, le forage de la galerie de faite (galerie pilote) démarra un mois plus tôt. Mais des irrptions d'eau ralentirent l'avancement rapide des travaux et ceci déjà après 23 mètres de forage. Le 5 octobre, débuta le forage à l'explosif au moyen de la poudre noire. Le combat contre l'élément liquide devenait de plus en plus difficile. Un problème qui devait perdurer au sud, avec des intensités variables et dont Louis Favre dut aussi s'accommoder. Le transport du matériel s'organisait à l'aide de brouettes, puis-

Nouveaux bâtiments à Göschenen: Du portail du tunnel vers la gauche:

1. Bureau de Favre.  
2. Salle des compresseurs, 3. Ateliers de réparations: Derrière:  
4. Nouveaux bâtiments des compresseurs; A gauche:  
5. Entrepôt de l'outillage. Devant: 14 logements d'ouvriers, 15 cantines. A partir de là, le sentier piétonnier sur la Reuss. A mi-hauteur du portail du tunnel, la conduite forcée, puis devant, le chemin vers la route du Gothard.





*Foreuse Sommeiller  
en activité au  
Mont-Cenis.*

qu'on avait tout simplement oublié de commander le matériel de fixation des rails. Ce n'est seulement que le 17 novembre que les trains de service purent circuler sur les voies!

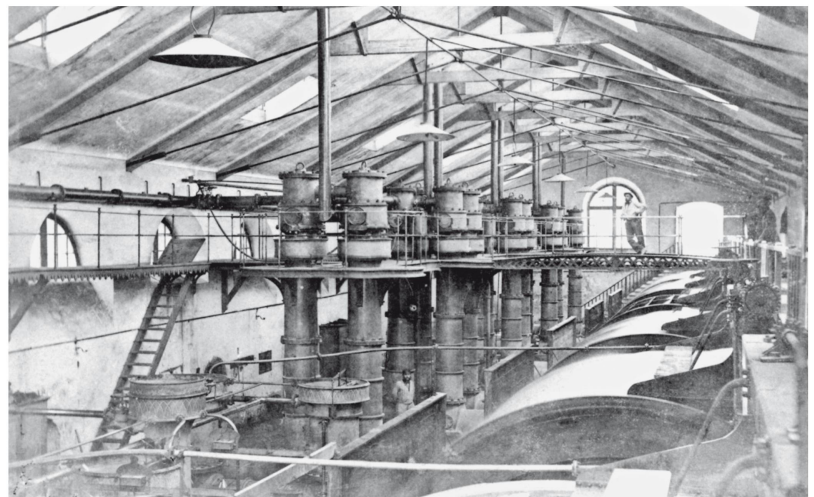
### **Encore une fois le Mont-Cenis**

L'article 6 de la Convention obligeait Favre à reprendre du matériel qui avait été utilisé au Mont-Cenis. Mais quel matériel? L'inventaire que le Conseil fédéral mit enfin à disposition à fin septembre était incomplet. Que se restait-il donc encore à Modane?

C'est avec Colladon et Théodore Turrettini (1845-1916), directeur de l'entreprise de la société des instruments de physique à Genève qui étudia lui-même une machine à forer la roche que Favre se rendit à Modane. Cela lui prit du temps qui lui manquera au Gothard. Pourtant Favre voulait avant tout faire l'acquisition de tuyaux en fonte et en acier pour les conduites d'eau et d'air comprimé se trouvant au Mont-Cenis. Ceci aussi vite que possible, étant donné que ces tubes ne pouvant être dénichés nulle part ailleurs aussi rapidement. En plus, il devait acquérir des foreuses vieillissantes et inutilisables du système Sommeiller, ainsi que des outi-

lages douteux qui lui coûtaient en bon argent environ 630 000 francs. Heureusement qu'Escher se rendit à la raison et que la compagnie du Chemin de fer du Gothard prit à sa charge une part d'au moins 40 000 francs à titre d'inconvénients. Malheureusement, seul le matériel utilisable était enregistré sur le compte des installations, tandis que tout ce qui était inutilisable était facturé à Favre. Escher se montra conciliant seulement pour la moitié de la somme: oui à la facture, mais amortissement par acomptes mensuels durant une année. Toutefois, il était réjouissant que les ingénieurs du Mont-Cenis renoncent officiellement à intervenir pour moitié dans les droits et

*Salle des machines  
avec pompes,  
type Sommeiller à  
Bardonecchia.*



devoirs de la Convention avec la compagnie du Chemin de fer du Gothard. Favre resta ainsi unique entrepreneur, seigneur et maître au tunnel du Gothard. Ceci ne l'empêchait cependant pas d'embaucher les personnes capables du Mont-Cenis, entre autres Camille Ferroux, chef d'atelier, un sacré gaillard dans le domaine des foreuses.

### **Entente à l'amiable?**

#### **Certainement pas!**

Malgré ces aspects positifs, Favre s'offusquait de ne pas avoir pu commencer son travail à temps et qu'il ait dû acquérir de la camelote au Mont-Cenis. Le 3 décembre 1873, il revendi-

La conférence eut lieu à Berne, seulement le 19 juin 1874. Elle fut conduite par le Conseiller fédéral Emil Welti (1825–1899). A côté de Welti et de Koller, inspecteur du Chemin de fer du Gothard, étaient présents: pour le Chemin de fer du Gothard, le Président Escher, le Vice-président Josef Zingg (1828–1891) et l'ingénieur en chef Gerwig, ainsi que Favre avec Roget et Colladon. On parvint à un accord: Favre réclamait l'établissement d'un programme de travail selon l'art. 10, afin que la date du début des travaux fut celle du 1<sup>er</sup> octobre 1872 et aussi pour que la somme de 4 millions de francs pour l'acquisition des machines, appareils et installations



*Traces de la prise d'eau de la Reuss dans les gorges de Schöllenen, prise de vue en 1952.*

qua par écrit à Escher que la date du 1<sup>er</sup> novembre 1872 devait être reconvenue comme celle du début des travaux. Ceci non seulement parce qu'il avait dû commencer plus tard, mais aussi à cause du temps qu'il avait perdu avec l'opération du Mont-Cenis. La réponse parvient à la St-Sylvestre, celle-ci fut claire et nette: non! Avec ça, la «porcelaine était brisée» pour les deux parties et il ne sera plus possible d'en recoller les morceaux. Par retour du courrier, Favre proposa un entretien pour trouver une «entente amiable».

diverses lui soit avancée. Le montant serait rémunéré d'un intérêt de 5 % et remboursable à l'achèvement complet du tunnel. Par ailleurs, Favre serait chargé d'initier l'excavation complète sur 600 m vers le front d'attaque. Dès le 1<sup>er</sup> août 1875, en cas de retard important, les paiements par acompte seraient suspendus pour la galerie directionnelle.

### **Forage mécanique au nord**

Colladon avait commandé des machines à vapeur afin qu'elles produisent le plus rapidement possible l'air com-



*Gustave Séguin, chef d'atelier à Airolo et ses collaborateurs. Image de 1880.*

primé nécessaire aux foreuses mécaniques. Favre ne voulait et ne pouvait pas patienter davantage, jusqu'à ce que les eaux de la Reuss du Gothard et de la Tremola soient captées, dérivées vers les salles des compresseurs, afin que les machines soient en état de marche.

A Göschenen, la Reuss du Gothard mugissait à travers les gorges des Schöllenen. Il fallait contenir cette eau sous la route du Gothard, à environ 80 mètres au-dessus du niveau du tunnel, ce qui fut terminé le 23 septembre 1873. Un canal de dérivation long de 135 mètres acheminait l'eau dans un bassin de compensation où gravier et sable se déposaient. Depuis ce bassin, l'eau était acheminée par une conduite forcée jusqu'à la salle des turbines. Dès le 8 octobre, deux turbines Girard furent livrées par Escher, Wyss & Cie à Zurich qui, avec six compresseurs de Roy à Vevey, assuraient la force motrice de forage nécessaire pour les machines de Dubois & François (fabricant Dubois et Albert François, ingénieur belge). La troisième turbine Girard était en construction. Les machines plus rapides de McKean donnaient l'espoir de travailler à une cadence double. En outre, les machines Warrington furent testées et Ferroux était sur le point de développer une

machine encore plus performante. A Airolo, Gustave Séguin, conducteur de travaux fit de même.

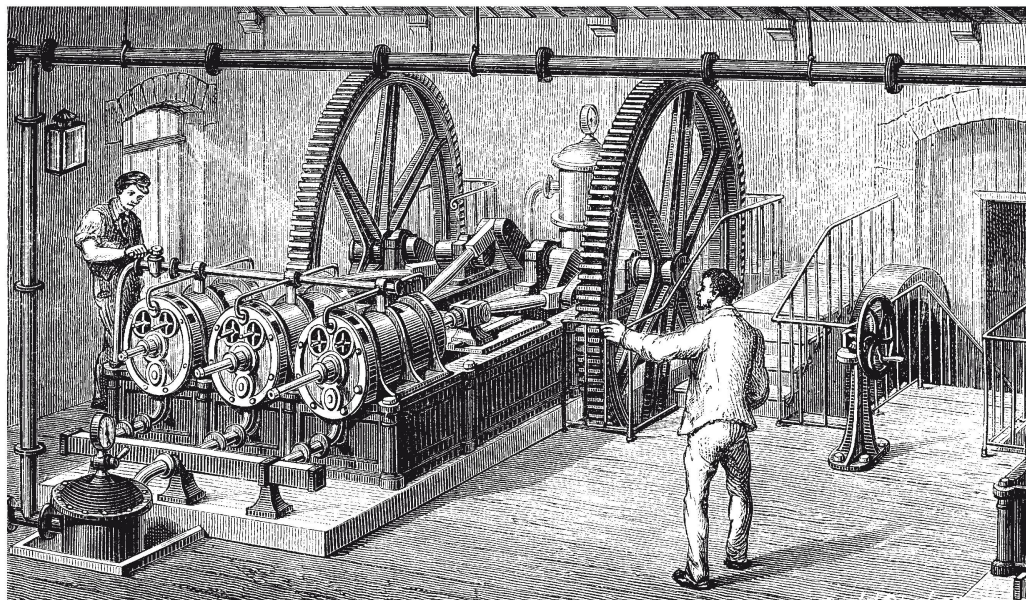
### **Pénurie d'énergie au sud**

La situation se présentait tout autrement à Airolo. Le faible étiage de la Tremola exigeait l'utilisation d'une chute la plus haute possible pour obtenir la force nécessaire. Celle-ci faisait 165 mètres, un record à cette époque. La conduite équipée de tuyaux provenant du Mont-Cenis avait une longueur de 840 m. Pour la première fois, le 23 octobre 1873, les foreuses furent actionnées à l'air comprimé produit par la force hydraulique. Par

*Göschenen: Portail du tunnel et conduite forcée. A gauche, bâtiment administratif en construction. Au premier plan, une passerelle provisoire sur la Reuss.*



*Système de compresseurs Colladon à Airolo.*



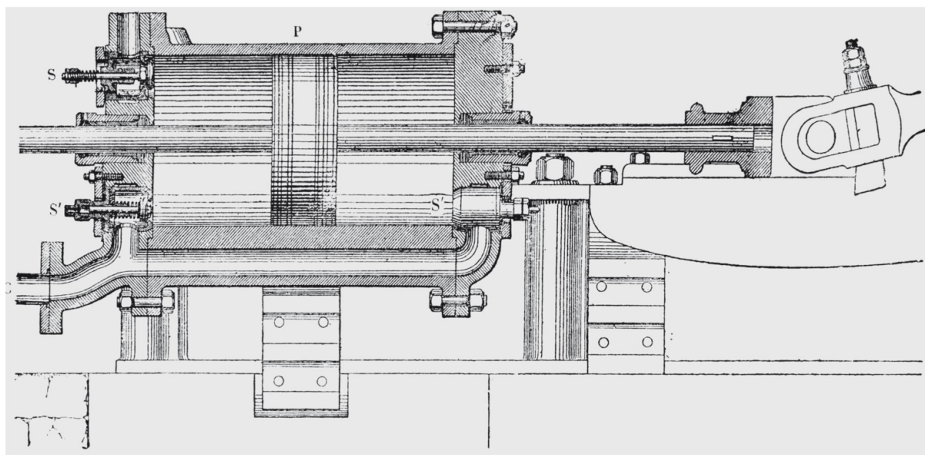
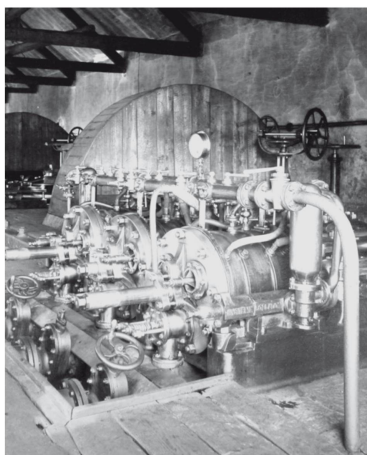
*Image de gauche: Salle des compresseurs à Göschenen.*

*Image de droite: Principe de fonctionnement du compresseur Colladon à régime rapide. Le piston P aspire l'air frais dans le cylindre par la soupape d'admission S et qu'il comprime en retour par la soupape d'échappement S' dans la conduite d'air comprimé C.*

chance, les machines à vapeur furent gardées en réserve, car déjà la Tremola était tarie dès le premier hiver. Les forces hydrauliques, explicitement assurées dans l'expertise Beckh-Gerwig ainsi que dans l'appel d'offres de la compagnie du Chemin de fer du Gothard pour les travaux de forage du tunnel, avaient tout simplement fait défaut. Une violation de la convention que le juriste Escher dans l'art. 7 dudit contrat et dans le cahier des charges avait habilement modifié, comme dans la même phrase «tremblements de terre» ou «glissements de terrain» afin qu'aucune cause d'empêchement ne puisse influencer sur le délai fixé pour l'accomplissement des travaux. Avec la meilleure volonté du

monde, on ne pouvait pas travailler sans source d'énergie!

Et Favre dans tout ça? Il s'était vu contraint en 1874 de détourner les eaux du Tessin avec des investissements supplémentaires aussi. De plus, les chutes de neiges gênaient le travail. La faible déclivité de la vallée du Bedretto imposait un bassin de rétention au village de Fontana à 3,5 km de distance et à 1256 m d'altitude et, naturellement, une longue conduite forcée. Cela ne donnait que 90 mètres de chute, soit la moitié de pression hydraulique souhaitée pour les turbines. Les avalanches de l'année suivante, ajoutées à cette conduite forcée onéreuse, ne rendaient pas la vie facile à Favre. Car, sans eau les turbines ne





*Le travail au front d'attaque était bien moins confortable dans les galeries étroites que la représentation qu'en fait H. v. Muydens.*

tournaient pas. Durant des semaines entières, les foreuses étaient condamnées au repos, interrompant également la ventilation du tunnel. Ceci bloquait le forage et paralysait les locomotives à air comprimé. Et par-dessus tout, même si la compagnie du Chemin de fer du Gothard avait garanti dans l'appel d'offres «qu'en tout temps il y aurait de l'eau et des chutes en suffisance». Oui, la pénurie d'énergie passa comme cause de force majeure à la charge de Favre. Ainsi était établi le cahier des charges qu'il avait signé.

### **Favre opte pour une galerie pilote à la voûte**

Dès le début des travaux, Gerwig et Favre n'étaient pas unanimes sur la méthode à suivre pour la construction du tunnel. Pendant que Favre – non soutenu finalement par l'art. 5 de la Convention – s'obstinait à utiliser la méthode belge d'avancement par le haut (calotte), Gerwig laissa Battista forer le tunnel par la plate-forme à Göschenen. Aujourd'hui, les spécialistes penchent pour l'appréciation de

Gerwig, parce que le drainage peut se réaliser avec plus d'efficacité, vu que les voies de service ne devaient être posées qu'une seule fois. Les irrup-tions d'eau sont l'ennemi numéro un dans la construction d'un tunnel. Il est intéressant de constater qu'en mai 1875 Jakob Kauffmann (1828–1913) engagé en tant qu'inspecteur pour l'ensemble des travaux en tunnel par Gerwig lui-même, publia une brochure dans laquelle il défendait la méthode de Favre en tous points. L'in-

*Différentes foreuses utilisées au Gothard. Du haut vers le bas: Sommeiller, Ferroux, Ferroux améliorée Turrettini, Mac Kean, Dubois, Seguin et Burleigh.*

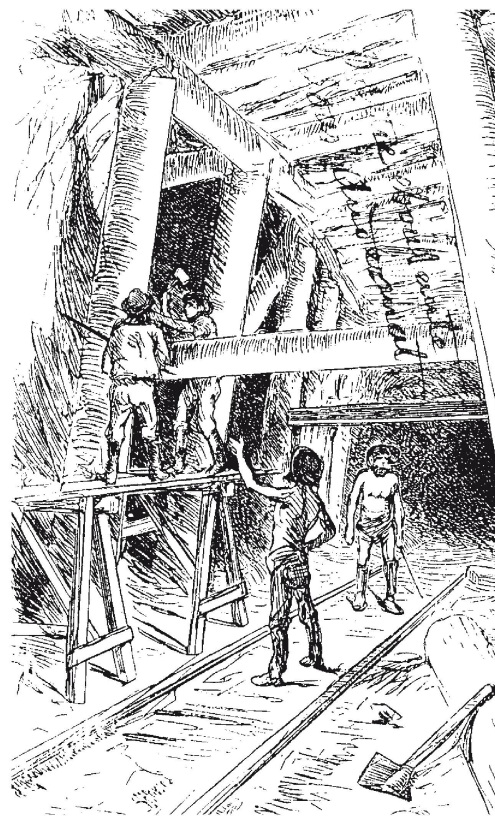


*Etayage en bois: Ici, dans la «zone instable sous Andermatt», partie sous forte pression au km 2,8 de Göschenen.*

génieur Kauffmann ayant fait ses preuves aux tunnels du Hauenstein et du Bözberg, était convaincu qu'avec un forage à la base de la galerie pilote, il n'aurait pas été possible de ventiler suffisamment les nombreuses ouvertures nécessaires vers la galerie de façade. A cause de ces excavations vers le haut, de nombreux chantiers auraient été nécessaires, ce qui aurait compliqué la logistique dans le tunnel, impliquant des entraves mutuelles qui n'auraient pu être évitées. En 1875, des irrptions d'eau côté sud obligèrent d'augmenter la pente de un à deux pour mille. Pour cette raison, il fallut relever la calotte du tunnel sur ce parcours déjà utilisé, ce qui exigea des adaptations dans la construction déjà réalisée, de coûteux travaux supplémentaires et nécessita un temps précieux.

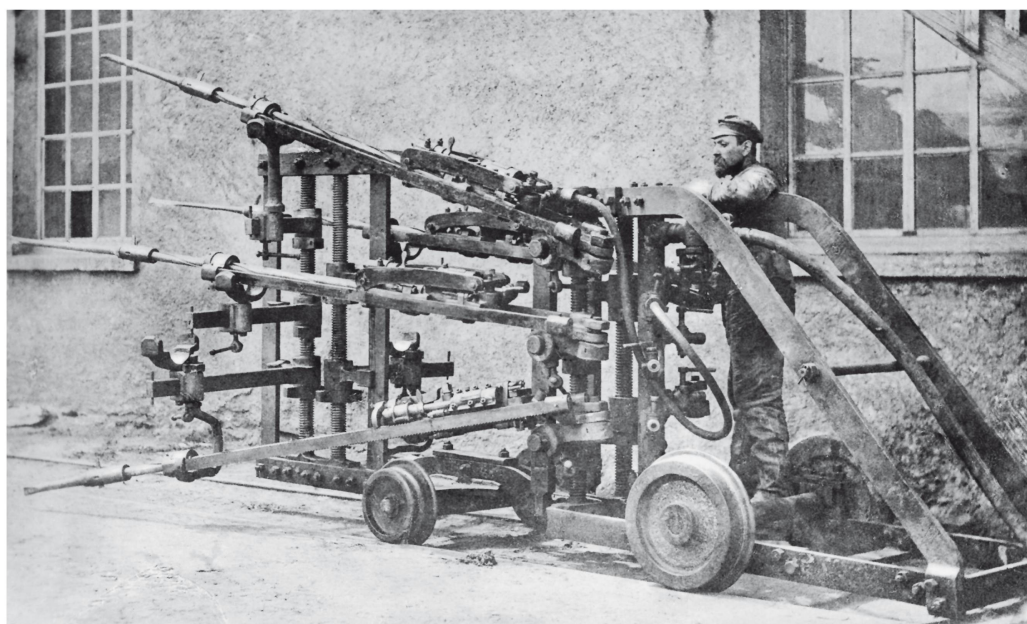
### Conditions difficiles

Au forage de la galerie d'avancement de façade avec une section de 7 m<sup>2</sup> devait suivre à intervalle le travail d'agrandissement: d'abord la calotte, puis le radier, les pieds-droits des deux cotés, ouvrir le canal d'évacuation des eaux et finalement, si nécessaire, exécuter une maçonnerie totale ou par-



tielle. La distance entre les deux fronts d'attaque devait être de 300 m, compte tenu des éclats du dynamitage. A ce moment, Favre percevait son premier défi sur le chantier principal. Premièrement, parce qu'il était le mieux payé pour cela, mais aussi parce qu'il gagnait davantage de connaissances avec chaque mètre sur la géologie et une meilleure planification de la sécurité.

*Foreuses Lafette avec B. Gervasoni, par la suite devenu chef aux ateliers du Chemin de fer du Gothard à Bellinzona.*



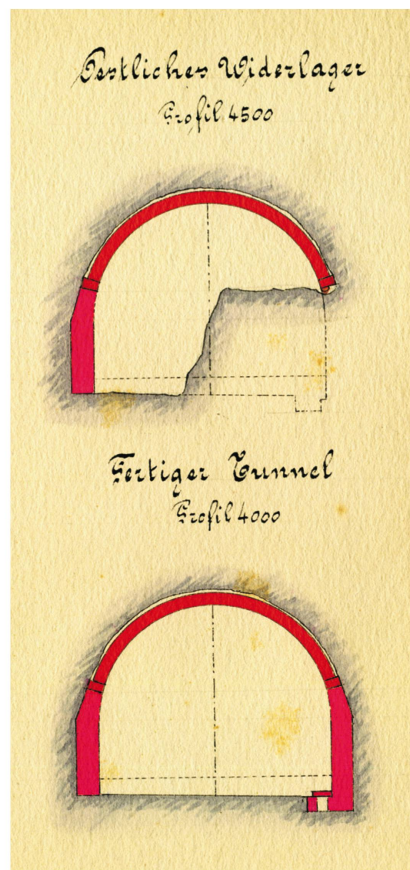
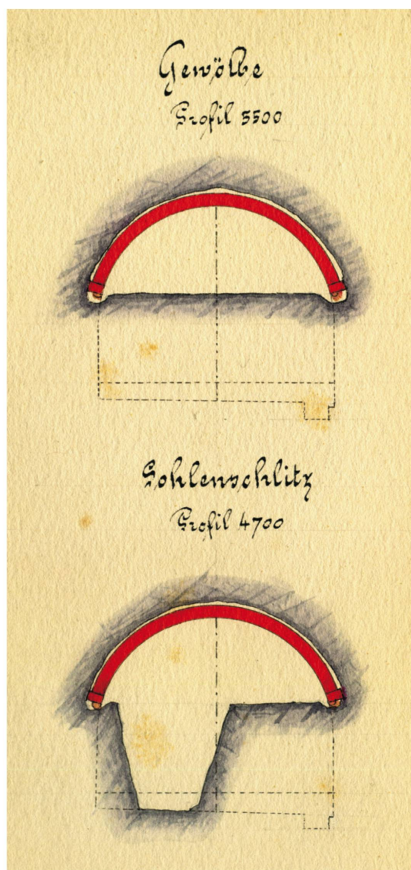
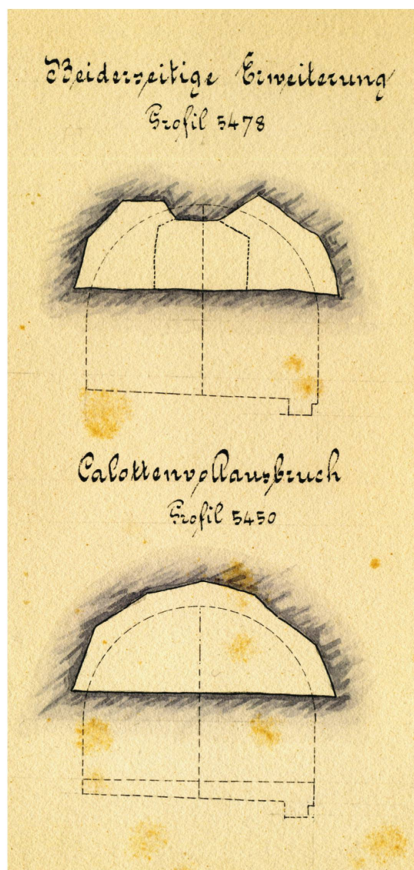
Enfin aussi parce que le chantier principal qui conduit au forage – notamment lors de pénurie d'énergie – exige la priorité. L'agrandissement du tunnel réussit essentiellement plus facilement parce que la roche, contrairement à l'avancement, ne fait pression que sur deux ou trois côtés seulement.

### Avenants à la convention

Ainsi Favre s'était mis très en retard avec l'élargissement du tunnel, malgré un rapport approprié à la Direction du Chemin de fer du Gothard, ceci pendant que le forage de la galerie de façade avançait relativement bien, malgré l'adversité de la nature (pression de la roche au nord au point kilométrique 2,8, irrptions d'eau au sud, jusqu'à 350 litres par seconde). La Compagnie du Chemin de fer du Gothard s'entêtait sur la Convention qui stipulait que l'excavation complète devait suivre la galerie de façade, au maximum à 600 mètres. De telles tracasseries pesaient sur Favre qui se

sentait dans son droit, selon les articles 4 et 5 de la Convention, de choisir lui-même ce qui lui semblait juste et réalisable. A nouveau Favre réclama des modifications. Un avenant à la Convention, les 21 et 25 septembre 1875, réglait bien les points litigieux du programme de construction, les modalités de paiement, les investissements dans les installations, les tuyaux et moyens de transport. Malgré cela, les problèmes ne furent pas réglés pour autant. Quatre avenants à la convention furent encore nécessaires. Le deuxième du 6 février 1877 réduisait la caution à 1,5 million de francs. Le troisième, daté du 3 avril 1877 et le quatrième du 14 avril 1879, portaient sur des détails techniques de construction. Trois semaines plus tard, le 5 mai 1879, le cinquième avenant fut signé. Il donnait à Favre quelques améliorations. La compagnie du Chemin de fer du Gothard laissait entrevoir à Favre qu'elle reprendrait les installations utiles pour l'exploita-

*Procédé pour l'élargissement de la galerie de façade. Suites d'esquisses du côté d'Airolo, état 1879, au moment de la mort de Favre. Les chiffres donnent les mètres du et à partir du portail sud. Le front d'attaque était percé jusqu'au mètre 6585,9.*



*Wilhelm Hellwag de Eutin. Ingénieur en chef du Chemin de fer du Gothard de 1875–1879.*



tion future et qu'elle renoncerait au remboursement des avances. En contre partie, Favre s'engageait à retirer sa plainte au Tribunal fédéral.

### **Désaccords avec le Chemin de fer du Gothard**

Avant que ces avenants à la Convention calment les esprits, les différences d'opinions clairement exprimées, les difficultés linguistiques et de mentalités entre l'ingénieur en chef et l'entrepreneur, pesaient sur le climat de travail. Escher proposa alors la démission de Gerwig, en raison des énormes dépassements de coûts au Tessin qui avaient refroidi notablement les rapports entre l'ingénieur en chef et la compagnie du Chemin de fer du Gothard. Gerwig démissionna le 16 février 1875 et la compagnie du Chemin de fer du Gothard en prenait acte le 7 avril. Avec une indemnité de départ de 100 000 francs, Gerwig quitta son bureau de Zurich pour se tourner vers la politique badoise et devint directeur du projet du chemin de fer du «Höllenthalbahn». Ce fut une compensation honorable, quand on pense que depuis lors, le prix du pain a

décuplé et les salaires des ouvriers ont augmenté, passant du facteur 50 à 80.

### **A nouveau un «Allemand» comme ingénieur en chef**

En tant que successeur, le Chemin de fer du Gothard nommait ce même jour, le 7 avril, Wilhelm Hellwag (1827–1882) originaire d'Eutin. Hellwag était auparavant directeur des Chemins de fer autrichiens du Nord-Ouest. Avant cela, il avait travaillé à la construction du Central-Suisse et du Chemin de fer du Brenner. Avec Hellwag qui avait combattu en 1848 comme officier prussien contre le Danemark, ce fut encore plus difficile. Il ne parlait pas un mot de français et savait simplement «tout mieux faire» que la façon de voir de Favre. Eduard Gerlich (1836–1904), adjoint de Hellwag, était déjà plus sociable, ainsi que le conseiller occulte, l'ingénieur Carl Dolezalek (1843–1930) qui, depuis 1873 avait succédé à Mezger comme ingénieur de section à Göschenen. Néanmoins, ces deux là étaient aussi «Allemands». Entre la compagnie du Chemin de fer du Gothard et Hellwag, la tension montait de plus en plus. A la fin de 1878, l'alchimie ne fonctionnait plus du tout et Hellwag dut également s'en aller. Ainsi la «période des Allemands» touchait à sa fin. Le successeur désigné de Hellwag fut un Biennois ayant grandi à Genève et que Favre ne connaîtrait malheureusement pas: le bilingue Gustave Bridel, ingénieur de l'Ecole centrale à Paris.

### **Crises sur crises**

Les prévisions des coûts finaux de Hellwag pour l'entier de la ligne du Gothard, passant de 187 millions à 289 millions de francs, jetèrent le Chemin de fer du Gothard dans une crise financière. Certes, Favre n'était pas responsable de l'augmentation des coûts supplémentaires de 102 millions

de francs, mais cela affectait le climat de travail. Favre ayant fait baisser le budget, le Chemin de fer du Gothard escomptait encore un bénéfice. Tandis qu'Escher, avec beaucoup d'habileté, tentait de combler les lacunes financières et cherchait entre autres à obtenir des subsides fédéraux, Hellwag commençait à devenir gênant. Avant tout Favre endurait l'agressivité de Hellwag qui ne voyait en lui qu'un «artisan et un profane placé dans de trop grosses chaussures». A fin janvier 1877, l'ingénieur en chef proposa de reprendre la construction sous sa propre régie. Là, les choses devinrent inconfortables pour Escher. Promptement Hellwag lorgna sur la position d'Escher, lequel était trop occupé par des soucis d'argent. Afin de mieux pouvoir redresser la situation financière du Chemin de fer du Gothard, il tenta d'abandonner sa charge de Président du Conseil d'administration du Crédit Suisse, en automne 1877. A l'étranger, on s'inquiétait des dépenses qui n'étaient plus sous contrôle. Il fallait une victime. C'est pour cette raison que le Conseil fédéral laissa tomber Escher comme Président de la direction du Chemin de fer du Gothard. Il démissionna en juillet 1878 et le Conseil fédéral lui en fut reconnaissant. Le successeur d'Escher, en tant que Président de la direction du Chemin de fer du Gothard fut Josef Zingg, jusqu'alors Vice-président. Le Conseiller national et ingénieur Hermann Dietler (1839-1924) entra comme nouveau membre de la direction. Au cours de cette même année, les bureaux zurichois du Chemin de fer du Gothard furent transférés à Lucerne.

### Et encore un déménagement

Favre ressentait également l'impasse. Il devait encore et toujours plus investir dans de nouvelles machines, locomotives et bâtiments. La montagne lui



*Pendant que le Chemin de fer du Gothard était en proie à des soucis financiers, l'entreprise de Favre s'est débrouillée en émettant des bons, également proposés aux travailleurs du tunnel. Pour eux, des acomptes versés en bons et retirés sur le salaire, le jour de la paie. A Göschenen et à Airolo, tous les commerces et restaurants ont été les premiers à reconnaître ces bons. A la fin du mois, ils étaient remboursés aux commerçants. Plus tard, ces bons n'étaient valables seulement que dans les épiceries que l'entreprise Favre avait installées sur l'ordre du Chemin de fer du Gothard. Auprès des divers commerces, cela produisit mécontentements et protestations.*

réservait encore et toujours de mauvaises surprises et parce qu'aussi le travail ne se passait pas comme il l'avait espéré. Malgré cette mauvaise passe, Favre regardait en avant. Habilement, il cherchait à utiliser les faiblesses de son maître d'œuvre qui le percevait et le traitait quelques fois en adversaire. Il se rendit devant le Tribunal fédéral avec l'avocat lausannois et ancien Conseiller national, Louis Rambert (1839-1919). Et depuis lors, Rambert fut toujours près de Favre.

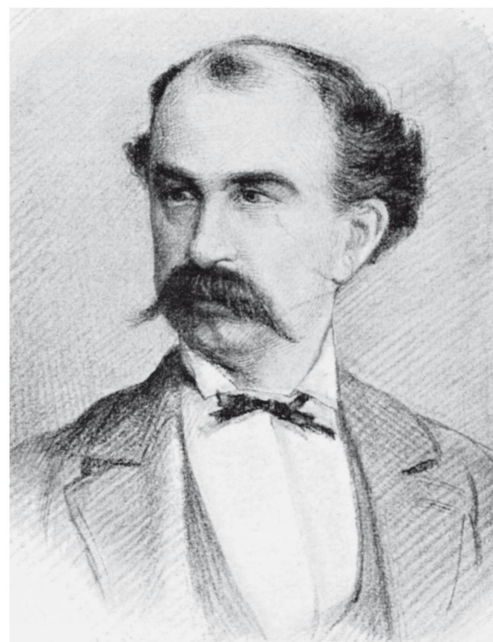
Lorsqu'en 1876 Favre se trouva dans de sérieuses difficultés, il émit 5 000 bons de 400 francs, portant intérêt de 30 francs l'an et remboursables

*En la personne du vaudois Louis Rambert, Favre trouva un juriste qui défendit ses intérêts avec force et jusqu'à la fin amère.*

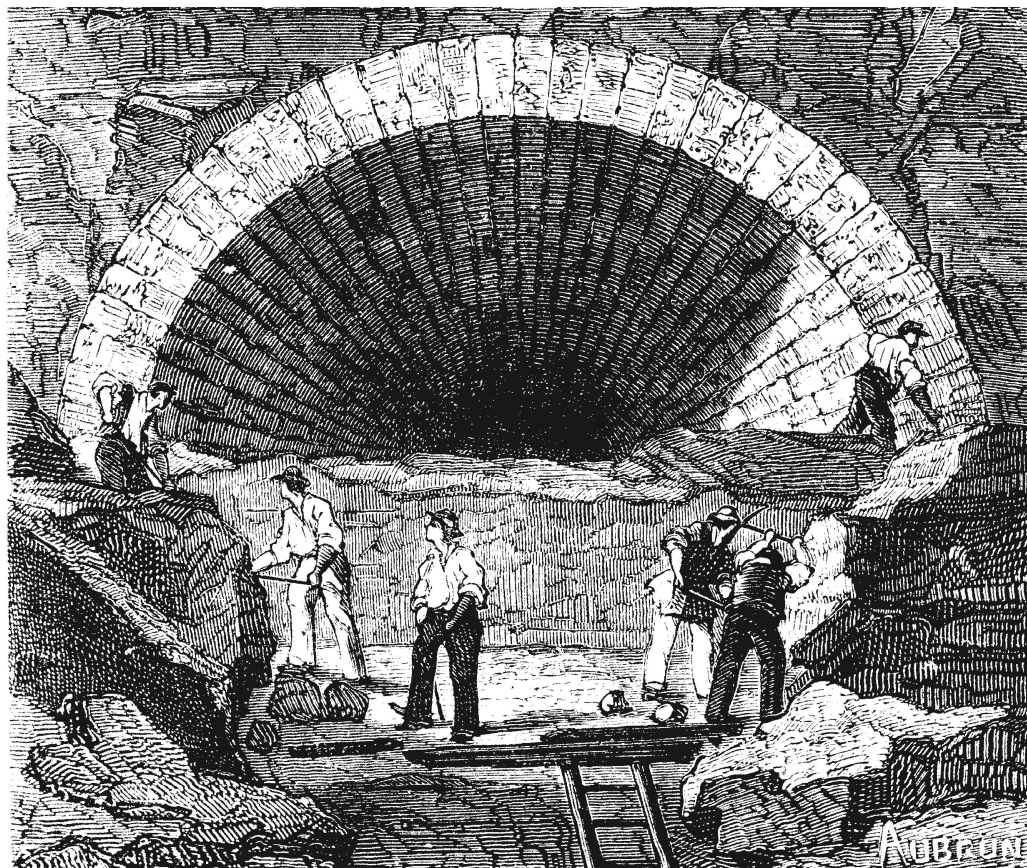
après deux ans. Des fonds à 7,5 % d'intérêt devaient donc le tirer d'affaire. L'entreprise de Favre jouait ainsi sa propre banque. Cela ne pouvait pas durer longtemps. Le 24 juin 1877, l'entreprise Favre et Cie quittait ses bureaux d'Altdorf pour Genève, à la rue Pierre Fatio 8. A peine 1,8 km ou vingt minutes à pied séparaient l'entreprise de sa demeure de Plongeon. Avec l'aide du télégramme, Favre se sentait aussi près des événements que s'il vivait encore à Altdorf. C'est probable qu'il ait aussi renoncé à cette époque à la location de sa maison de campagne lucernoise de Gopplismoos. Marie-Louise et son fils se sentaient bien mieux dans la Genève francophone. Et aussi on épargnait argent, trajets et énervements avec les «Allemands».

#### **Maçonner ou pas ?**

Favre était toujours plus harcelé par la compagnie du Chemin de fer du Gothard qui exigeait de lui un calendrier détaillé qui le mettait toujours



plus sous pression. Koller, l'inspecteur du Gothard, insistait également. Favre avait des choses plus importantes à faire. Lorsqu'à partir de 1873, le géologue Friedrich-Moritz Stapff (1836-1895) examina minutieusement la construction du tunnel, Favre ressentit une pression supplémentaire.



*Une maçonnerie aussi simple qu'ici était chose rare. L'étaisage devait être remplacé par la maçonnerie par étapes successives.*



Stapff enregistrait les diverses roches rencontrées et les stratifications sur un profil en long de 75 mètres. En outre, il rassemblait plusieurs séries de fragments de roches pour les remettre ensuite à divers scientifiques en Europe, intéressés par la géologie du Gothard. Stapff était accompagné parfois d'Albert Heim (1849–1937), professeur de géologie à Zurich. Ce dernier apportait au Chemin de fer du Gothard les connaissances nécessaires permettant de décider où et selon quel profil le tunnel devait être ma-

çonné. Bien que, selon le devis de 1869, seul un tiers du tunnel devait être maçonné, ce fut finalement la totalité de la voûte du tunnel qui le sera. Favre devait accomplir une charge supplémentaire en 1875 et 1877 à Göschenen, à savoir le prolongement de la voûte de 60 mètres, par une construction à ciel ouvert. Ainsi l'entrée serait protégée des chutes de pierres et des congères. Le tunnel fut également prolongé à Airolo et ceci jusqu'au pont de la route du Gothard. Un tube de 17 mètres à ciel ouvert se trouvait

*L'illustrateur muni-chois Philipp Fleischer (1850–1930) doit avoir imaginé cette fin de journée de travail (Feierabend) idyllique. La vie dans l'étroitesse du Gothard était rude.*



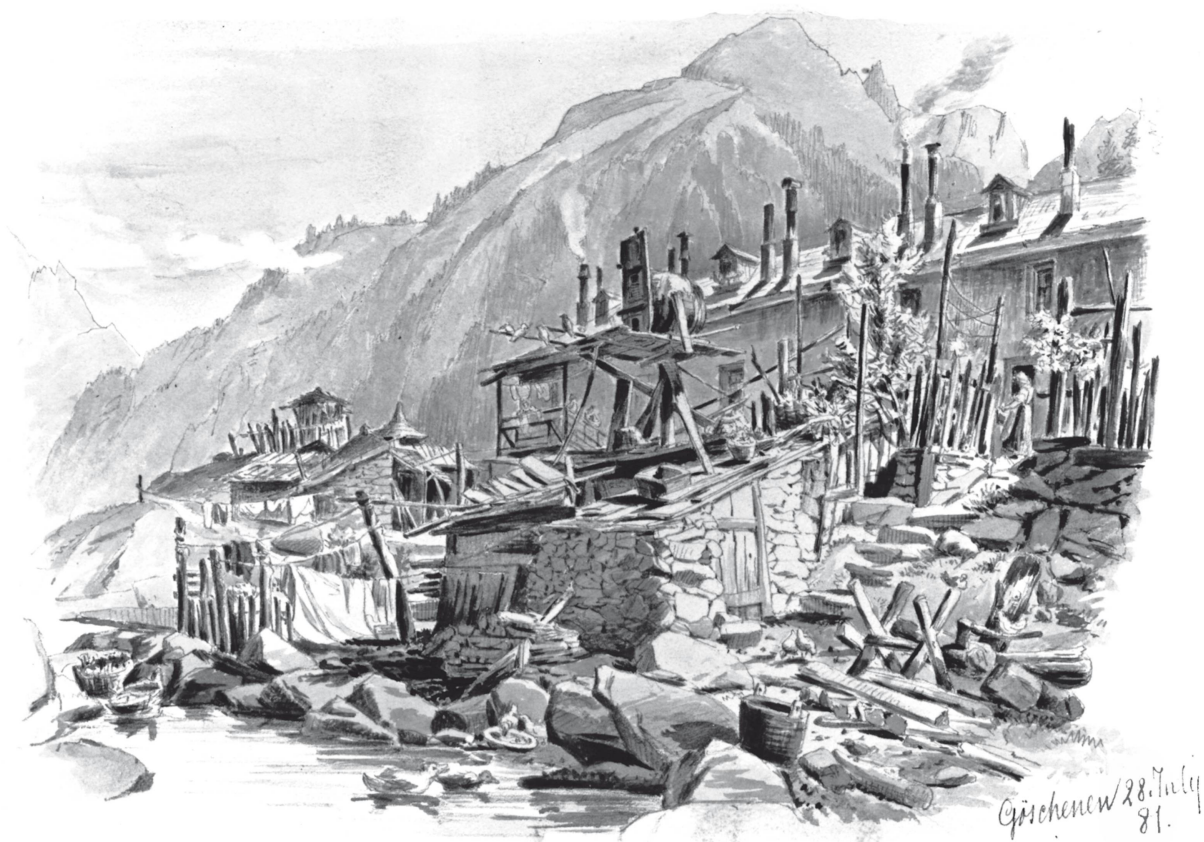
*L'hébergement de l'entreprise en 1881, vu par Joseph Nieriker.*

entre les deux. Certes, l'entreprise de Favre fut bien rémunérée pour ce travail supplémentaire, mais elle avait dut respecter le délai initialement fixé et ceci avec davantage de travail.

### Conditions de vie déplorables

Le nombre des employés était en constante augmentation. En janvier 1873, 135 personnes travaillaient à Göschenen et 200 à Airolo. En 1877, le nombre de travailleurs atteignit le chiffre

geurs. Il y régnait des conditions que l'on ne peut à peine décrire. En partie, plus de 200 personnes vivaient sous le même toit et s'entassaient sur une surface de 2,5 m<sup>2</sup> par personne, avec des installations sanitaires qui n'avaient de loin rien à voir avec ce nom. En conséquence, tout était d'une saleté repoussante et où régnaient humidité, moisissure avec la puanteur correspondante. Les lits étaient utilisés en permanence, en trois huit et la



*Les mesures en planches étaient encore réservées aux plus pauvres.*

moyen de 3305 personnes. Le maximum fut atteint en août avec 4344 ouvriers, dont 1985 à Göschenen et 2359 à Airolo, pour la plupart italiens. Sur cent personnes, on comptait peut-être deux suisses et un français. A peine un dixième des ouvriers logeaient dans les hébergements de l'entreprise Favre, de part et d'autre du tunnel. La plupart logeaient dans des «chambres» au village, dont les locations étaient exorbitantes de par l'avidité des lo-

chaleur ainsi transmise d'homme à homme. Il était donc inévitable que ce milieu insalubre fut infesté par la vermine qui proliférait sans fin.

### Mauvaises habitudes du monde du travail

La vie était chère de ce côté-ci comme de l'autre: hébergement, ravitaillement, huile d'éclairage, tabliers en cuir, chaussures de travail, assurance maladie et quelques rares plaisirs



*Au-dessus des portails (ici celui de la galerie de fâite à Airolo) des maisons furent installées avec des cloches aspirantes. Lors de pénurie d'eau, les cloches restaient les premières immobilisées.*

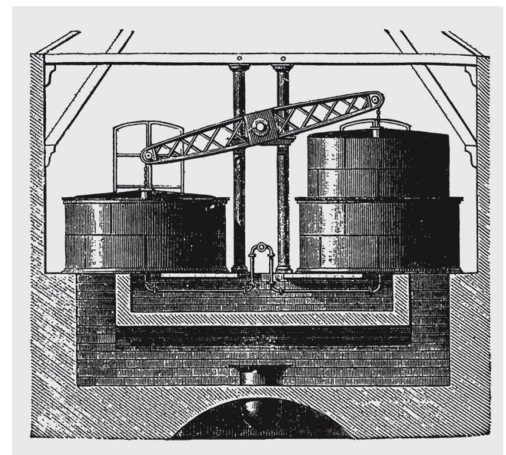
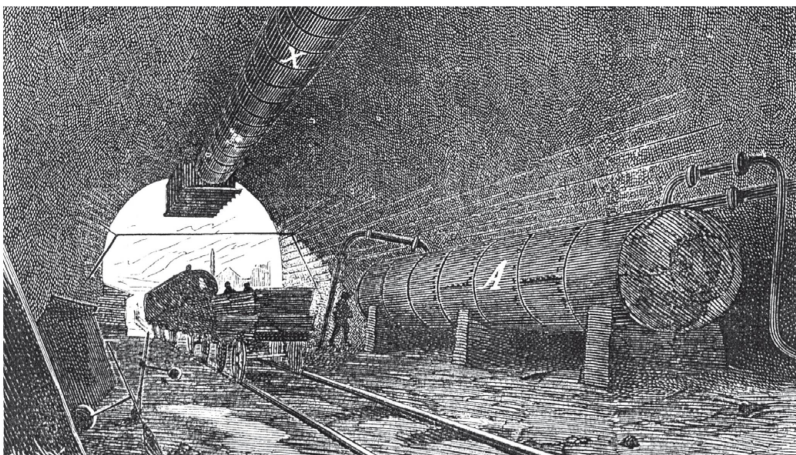
comme le vin, les femmes et le jeu représentaient l'essentiel des dépenses. Malgré tout, beaucoup d'entre eux réussissaient à envoyer jusqu'à 20 francs par mois à la maison avec un salaire mensuel de 120 francs. Et c'était déjà, pour la famille restée en Italie, une aide extraordinaire. En dépit de la mauvaise réputation de l'emploi et malgré les dangers importants

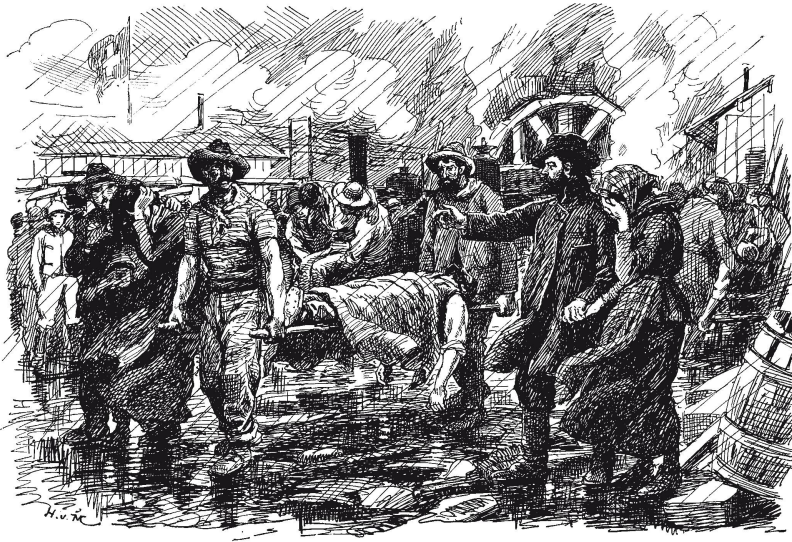
du travail, la main-d'œuvre arrivait toujours en suffisance, ceci démontre que le salaire était bien au-dessus de la moyenne.

A l'intérieur du tunnel, les conditions n'étaient guère meilleures, mais au moins elles étaient les mêmes pour tous. Il n'y avait pas de commodités sanitaires, particulièrement sur le côté sud où jusqu'en 1876, on avait sou-

*Image de gauche: L'air vicié du tunnel était aspiré par de grands tuyaux.*

*Image de droite: Ainsi fonctionnaient les «cloches aspirantes du tunnel».*





*Un accident provoque du chagrin. Il n'y avait guère de drapés, mais les rares auraient été mis «en berne».*

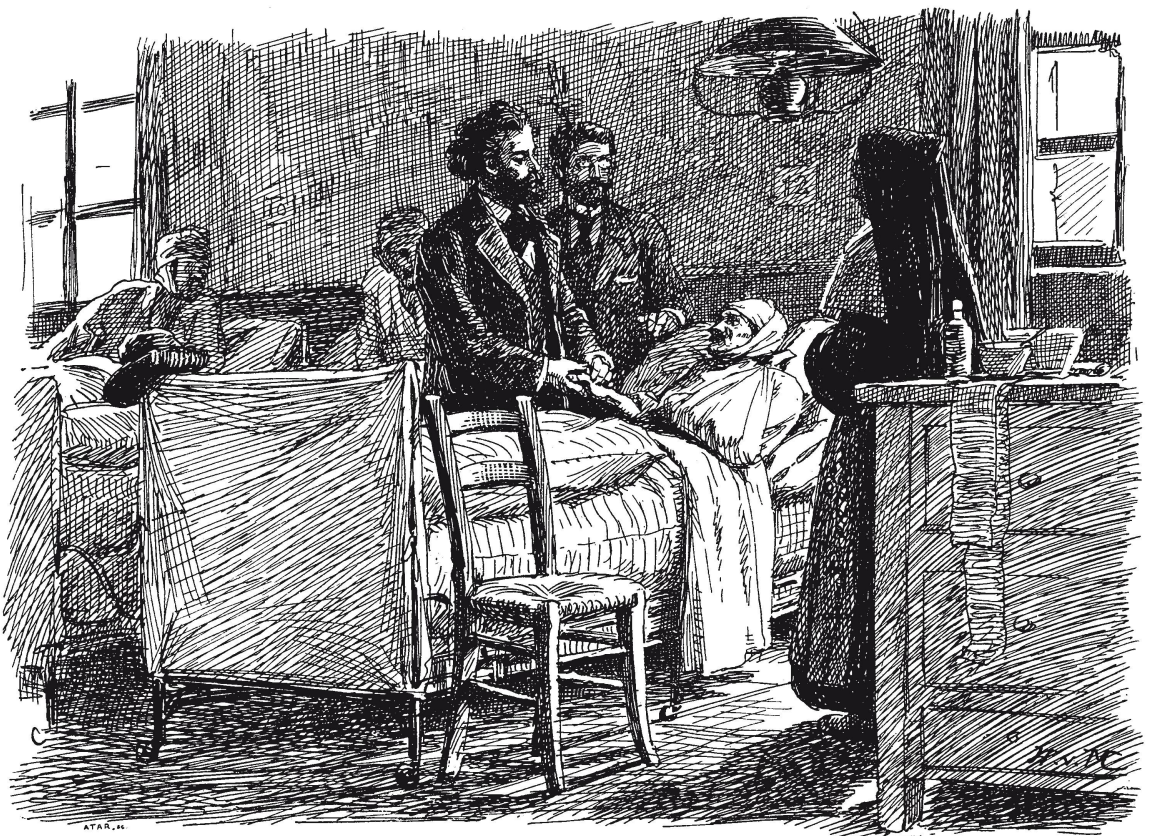
*Le nombre des malades était énorme. Beaucoup moururent. Favre compatissait constamment à la peine de ses gens.*

vent de l'eau jusqu'aux genoux. Et il faisait chaud, très chaud, plus de 32°. Air vicié, vapeurs toxiques après les explosions à la dynamite, poussière, saleté, partout les dangers guettaient: éboulement de roches, détonations intempestives de charges explosives, déraillements de trains ou pièces tombées des convois. Ceci n'empêchait pas Favre d'aller régulièrement sur le chantier. Oui, il était solidaire avec

son personnel qui le voyait et le respectait comme l'un des leurs.

### **Les victimes du tunnel**

Les accidents étaient nombreux. Sur la voie de service les dangers guettaient en permanence: déraillements, chutes dans les crevasses du radier, pertes de chargements, dangers pour les mineurs qui pouvaient se faire écraser ou submerger dans l'étroitesse du front d'attaque. Les dangers venaient aussi de la montagne: affaissements, démolitions, irruptions d'eau, chutes de pierres. Ils provenaient également du forage à l'explosif dont les détonations n'étaient pas retardées ou qui se produisaient intempestivement. Il y avait également avec la manipulation de la dynamite qui se figeait à une température de 8°, devenant ainsi sensible aux chocs et qui devait impérativement être réchauffée avant usage. Cette opération augmentait encore le danger d'explosion de la dynamite qui dégagait finalement des gaz toxiques après les



coups de mine. Et ceci n'est pas tout: des réservoirs à haute pression éclataient, la fonderie brûlait... Au total, 199 ouvriers n'ont pas survécu à de tels incidents. Par rapport à la longueur du tunnel, le nombre de morts s'éleva à plus du double que lors de la construction du tunnel du Mont-Cenis. Le nombre de blessés n'est pas connu, mais une estimation minimale est de 355 blessés. Ce nombre serait-il doublé qu'il ne serait sûrement pas exagéré. Et ici, il n'est question que de la construction du grand tunnel. D'autres accidents survinrent lors de la construction des lignes d'accès.

### De nombreux malades à déplorer

Il n'y avait pas moins de malades. Selon les rapports du médecin du tunnel, le Dr Fodéré de Göschenen, deux à trois ouvriers mourraient de maladie chaque mois, ce qui représente environ 550 victimes. Au côté sud, peu après le percement du tunnel, plusieurs ouvriers tombèrent malades, souffrant d'anémie. L'ankylostome duodénal, un petit ver se logeant dans les viscères en était la cause. La plupart du temps, l'entreprise a dédommagé ses malades en les renvoyant avec une somme variant de 40 à 100 francs, pour se faire soigner à domicile, en Italie. Ainsi, l'entreprise économisait des frais de cercueils et de transports. Il en était de même avec d'autres ouvriers malades, atteints par exemple de pneumoconiose ou silicose.

### Dangers de la nature ou scandale ?

Il est certain que Favre était très accablé par ces événements. Dans son inquiétude avec le combat qu'il menait contre la montagne, il ne trouvait pas la force de prendre les mesures appropriées pour en diminuer les risques, bien que, par certains côtés, il les ait prises. Les plaignants et les contestataires ne se mobilisèrent pas avec suf-

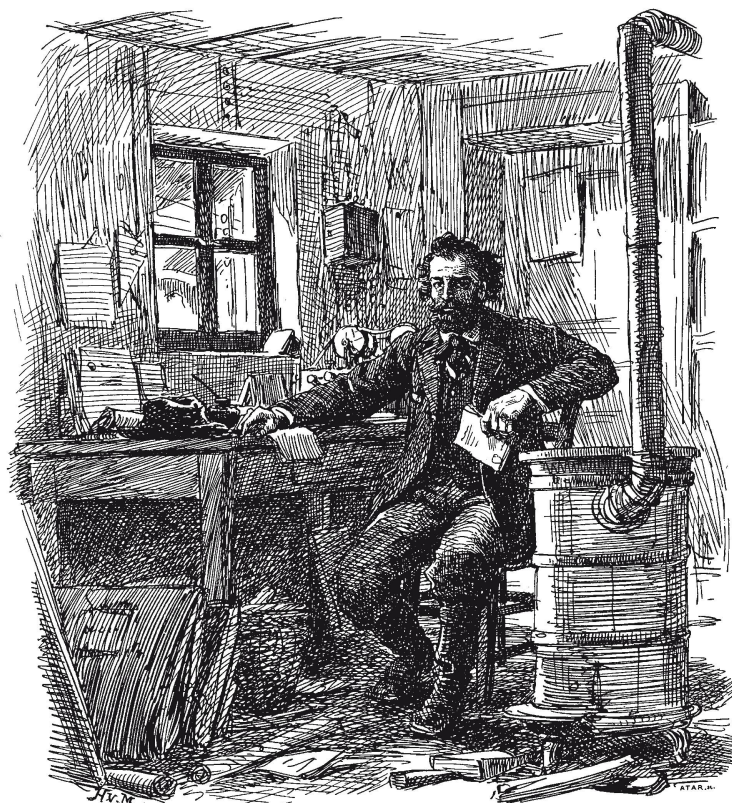


*Relief impressionnant «Le vittime del lavoro» (les victimes du travail) créé par Vella en 1883 pour l'exposition nationale de Zurich, mais fondu en bronze et inauguré comme mémorial à Airolo, seulement en 1932.*

fisamment d'énergie. Favre écrivait le 10 décembre 1876: «Il n'y a pas de prévoyance au monde qui puisse vaincre complètement les obstacles naturels accumulant à chaque pas les dangers. La responsabilité la plus grande revient en ce cas à la Nature même».

Le relief créé en 1882/83 par l'artiste tessinois Vincenzo Vella (1820-1891) «Le vittime del lavoro» fut présenté à l'exposition nationale à Zurich en 1883. C'est seulement cinquante

*Les soucis techniques, humains, financiers et les délais opprèsaient toujours plus Favre.*



ans plus tard que cette œuvre servira de mémorial pour honorer la mémoire des victimes de ces tristes événements et aussi pour le rappeler au public. Et il fallut encore attendre cinquante ans, jusqu'à ce que ce point sombre de l'histoire du Gothard soit assumé comme un scandale social et historique.

### **Troubles aux conséquences tragiques**

Parmi le personnel, les inquiétudes étaient toujours plus perceptibles. L'étroite promiscuité de la vie commune engendrait des rixes et des bagarres; ainsi même le jour de Noël 1877 des coups de feu furent tirés à Airolo. L'envie, l'oisiveté ainsi que les mauvaises conditions de vie, d'hygiène et de travail conduisaient à une atmosphère surchauffée. Il y avait toujours plus de nouvelles tensions entre le chef de postes Betassa, engagé sur la base des résultats et qui dépendait du boni distribué ceux qui étaient engagés sur la base des résultats et qui dépendaient du boni distribué par le

chef de postes et le promoteur et d'autre part les mineurs. En juillet 1875, les désordres augmentèrent et conduisirent les 27 et 28 juillet à une grève à Göschenen. Au lieu de forer 6,7 m par jour, les mineurs cessèrent le travail. Les briseurs de grève désireux de travailler furent empêchés d'entrer par les meneurs de grève, dont l'un d'entre eux, Luigi Dissune, exigeait un franc de salaire de plus par jour. Sous l'énorme pression et effectivement impuissant, Stockalper appela la commune à l'aide et télégraphia à Eduardo Bossi, alors chef du bureau central à Altdorf: «Envoyez 50 hommes armés et 30 000 fr.». Bossi fit la même demande au gouvernement uranais. Ainsi on put réunir rapidement des gendarmes et des troupes de soutien, tous armés par l'arsenal; policiers, cordonniers, menuisiers, carabiniers, ouvriers en bâtiment du Liechtenstein et du Vorarlberg, même un facteur et un traducteur étaient parmi eux. Les nerfs étaient chauffés à blanc. A la route du Gothard, en direction d'Andermatt, entre le restaurant

*Le 17 septembre 1877, le village d'Airolo était la proie des flammes. Le chantier de construction restait épargné, mais pas le personnel. La souffrance et la misère connaissaient à peine plus de frontières.*

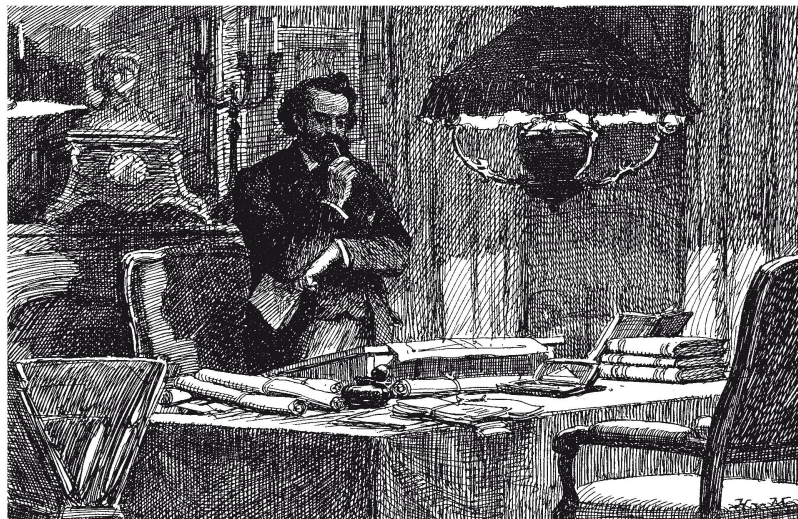


«Krone» qui deviendra plus tard le restaurant de la Gare, les pierres volaient et des coups de feu furent tirés.

En premier lieu, ils furent tirés en l'air et plus tard sur la foule. Quatre hommes tombèrent. Deux décédèrent immédiatement et les deux autres par la suite. Trois italiens furent grièvement blessés, mais leurs jours ne furent pas en danger. Dès que le calme fut rétabli, enquêtes, interrogatoires, rapports et polémiques, reproches et accusations suivirent. Personne ne fut condamné, les questions restant ouvertes. Le scandale ne fut jamais surmonté. 100 ans plus tard, un film souleva à nouveau les événements avec des révélations et de nouvelles théories en tant que «matériel de travail pour les écoles et les syndicats».

### **Un appel au secours lourd de conséquences**

Favre n'était pas directement impliqué dans la grève, mais il était fortement concerné. C'était son entreprise qui avait demandé de l'aide. Cet exemple fit plus tard école. Ainsi le petit Con-



*Louis Favre était souvent très préoccupé. Savait-il toujours où il avait la tête?*

seil du canton des Grisons mobilisa encore 32 ans plus tard des troupes, des milices de l'armée, lorsque les ouvriers du funiculaire Muottas-Muragl se mirent en grève. On n'avait rien appris des événements du passé, ni imaginé comment on aurait pu gérer différemment la situation. En Engadine, on n'en était au moins pas venu aux mains, les ouvriers furent payés et partirent, tandis que ceux de Göschenen devenaient agressifs et lançaient des pierres... L'ordre de tirer n'avait



*A Göschenen, Louis Favre descendait chaque fois au «Cheval Blanc». Prise de vue de 1905.*

*Hospice du Gothard aux environs de 1880. D'innombrables fois Louis Favre a franchi le col en selle l'été et en traineau l'hiver. Afin de pouvoir de changer de monture, l'entreprise L. Favre & Cie entretenait ses propres relais dans des écuries ou parties d'écuries louées.*



pas été donné, ni ici ni ailleurs. Pourtant à Göschenen, des prétendus «aides» avaient tiré, provoquant des suites fatales. Les quatre victimes furent Constantino Doselli (20 ans), Giovanni Gotta (25 ans), Giovanni Merlo (26 ans), Salvatore Villa. Ce n'était pas vraiment un honneur! Favre était-il responsable de tout?

### **Louis Favre: un aventurier ?**

Favre avait abordé le défi du Gothard avec grand courage. L'homme de petite stature regorgeait d'ardeur au travail. Il chevauchait au galop ou au

trot de Flüelen à Altdorf, d'Altdorf à Göschenen et toujours à cheval traversait la montagne, été comme hiver. Ainsi était-il plus rapide que les diligences. Lorsque le cheval n'en voulait plus ou n'en pouvait plus, il en chevauchait un autre. Il arrivait souvent épuisé d'Airolo à Göschenen, au «Cheval Blanc» chez les Zraggen où il avait ses quartiers. Là-bas, il s'asseyait à table parmi les siens. Entre soupe et plats, il racontait avec humour et malice des épisodes de l'autre versant. Lorsque ses gens riaient, cela amusait même les «ingénieurs allemands» assis à une autre table. Favre était alors aussi persuadé de la réussite de l'ouvrage. Son premier objectif avait pour nom: le percement. L'élargissement de la galerie pourrait alors suivre... Jusqu'ici, les projets de Favre avaient réussi, tous sans exception et à la satisfaction des maîtres d'œuvre, dans les délais prévus, voire plus tôt. Pourquoi aurait-il dû en être autrement au Gothard? Mais ici, le prétendu aventurier s'engageait toujours plus dans une situation difficile: En toute bonne foi, les hypothèses se révélaient faus-

*D'innombrables fois, venant d'Altdorf, Favre franchissait le col du Gothard et ne ménageait pas ses chevaux.*



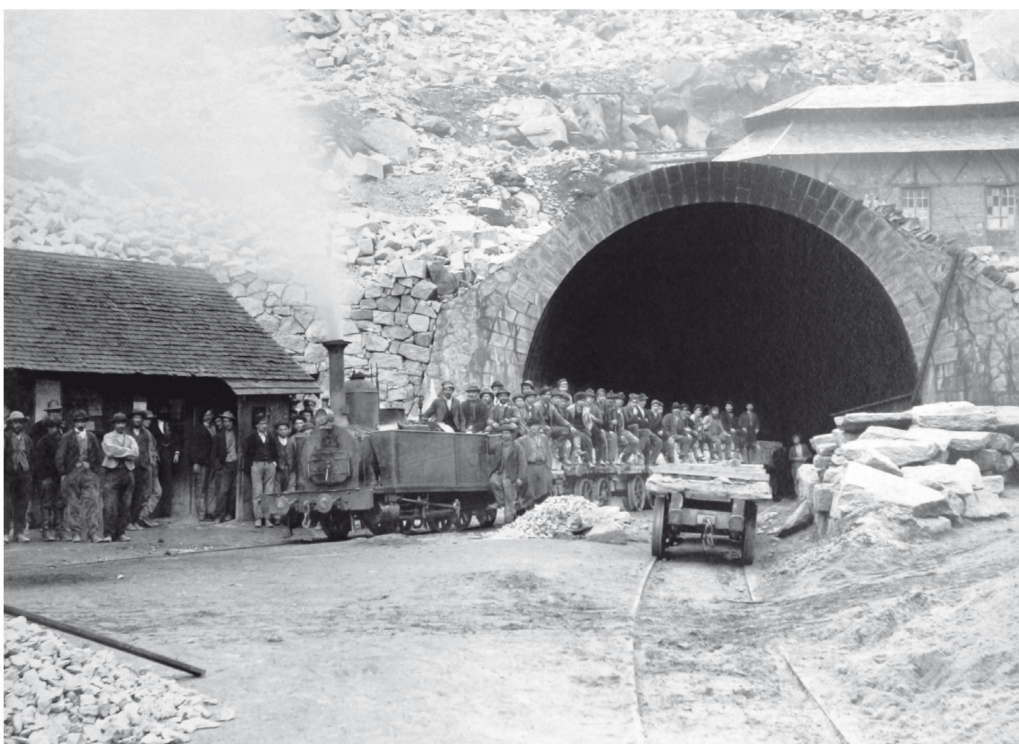
ses. Les espoirs légitimes restaient non exaucés. Certes, les foreuses étaient plus performantes, mais la roche avait le dernier mot. Dans les secteurs difficiles on n'avancait qu'à la force des bras. Au km 2,8, les étais en bois et les murs érigés selon les directives du maître d'œuvre ne tenaient pas. Les installations interdisaient l'accès aux locomotives. A l'arrière, le travail d'évacuation des déblais était assuré par des chevaux. Certes, la dynamite était dix fois plus puissante que la poudre, mais également plus dangereuse. Favre avait sous-évalué ces problèmes. Le temps s'écoulait et les coûts explosaient.

Les déceptions se faisaient aussi sentir sur le plan humain: pour la première fois, il n'avait pas à faire à des Romands. «Les Allemands» avaient un autre mode de fonctionnement. Au lieu de regarder vers l'avant comme habituellement, de partenaire à partenaire et de trouver des solutions, on le contraignait à une vue rétrospective du Gothard: Que dit la Convention? Qui a raison? Où est la faute? Et il devait toujours prouver, se justifier et



*La zone de forte pression de la roche au km 2,8 de Göschenen compliquait l'exploitation. Derrière les étais en bois, seuls davantage de chevaux assuraient l'évacuation des matériaux vers le train de chantier.*

soumettre un programme. Au lieu de travailler, il devait planifier, au lieu d'aller de l'avant, il devait écrire. L'avancement devait s'en tenir à la planification et ne devait pas être le résultat de prestations et de mesures. Favre voulait voir des progrès, il vou-



*Lors de pénurie d'eau, les locomotives à vapeur suppléaient la force hydraulique et l'air vicié du tunnel augmentait encore davantage.*

*Ici, sortant d'Airolo, la locomotive à vapeur a été transformée pour l'air comprimé. Un tender-réservoir d'air comprimé augmente encore son rayon d'action.*



lait faire des choses dont les autres ne faisaient que parler. Il était pleinement convaincu que le percement du tunnel résoudrait tous les problèmes d'un coup.

### **Un optimiste inébranlable ...**

Pour Favre, il était clair qu'il subirait des pertes financières. Harcelé par le temps et par les aléas de la dure loi de la montagne, poussé par le souci d'équilibre et animé par la volonté d'atteindre l'impossible et au moins de s'en tirer à bon compte, Favre allait de l'avant. Il était convaincu que le résultat technique du Gothard serait suivi d'un résultat financier au futur Simplon. Déjà en 1875, il mandata von Stockalper d'une expertise sur la faisabilité de ce tunnel. Et dès ce moment, il resta toujours attentif aux questions du Simplon et gardait bon espoir par principe. Favre ne regrettait rien, il cherchait des solutions, des résultats. Ce que Grattoni avait voulu clarifier et garantir avant la conclusion de la Convention, Favre essayait de le réaliser. «On verra». La souplesse attendue de la part de la compagnie du

Chemin de fer du Gothard avait manqué. Cela laissait des traces. Les cheveux de Favre grisonnaient, sa solide posture fléchissait, il n'était plus capable de dissimuler son regard soucieux. De plus en plus fréquemment, Favre se plaignait de ressentir vertiges et faiblesses.

### **... jusqu'à ce que le cœur flanche**

Le samedi 19 juillet 1879, Favre accompagnait un visiteur, ami ingénieur du Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, dans le tunnel depuis Göschenen. Von Stockalper les accompagnaient tous deux à travers la «zone instable» jusqu'au km 7,096 et sous 1565 mètres de roche. Ils attendaient la fin des déflagrations et aspiraient l'air vicié chargé des gaz toxiques de la dynamite. Comme à son habitude, Favre inspectait l'étagage en bois de la galerie, les divers postes de travail et donnait des instructions. Après cela, il a dû lancer quelques plaisanteries à son ami pour le tranquilliser sur la pollution de l'air qui régnait dans le tunnel. Puis, il doit avoir prié Stockalper de tenir la lampe,



contre la paroi du tunnel. Son cœur avait déjà cessé de battre; suite à la rupture d'un anévrisme abdominal. Il était âgé de 53 ans et demi.

*L'ingénieur en chef Gustave Bridel.*

Favre a encore vécu le temps où la «tête d'allemand d'Hellwag» avait roulée! Onze jours après la mort de Favre, le successeur d'Hellwag fut désigné en la personne de Gustave Bridel. L'ingénieur en chef Bridel avait endossé un lourd héritage. Avec prudence et grand talent, il mena à bonne fin la construction du Chemin de fer. Le tunnel était exploitable sur le plan ferroviaire, six mois avant les lignes d'accès.

il suivrait. Lorsqu'il se fit attendre et ne répondit pas à leurs appels, Stockalper et l'ami parisien se retournèrent et virent Favre tranquillement assis, la tête penchée en avant, adossé

### Louis Favre: Un héros?

La triste nouvelle se répandit comme une traînée de poudre. Le moral était en baisse, tant à Göschenen qu'à Airolo. Lors des obsèques à Genève, un cortège funèbre interminable accompagnait le cercueil, de la chapelle

*Inscription dans le registre des décès de Göschenen. Que le nom de Favre soit devenu «Faver» est symptomatique...*

Nr. 40.  
Faver Louis

Den zwanzigsten Juli achtzehnhundert  
sechszig sechs und zwölf in sechs Uhr Stuch mittags starb  
 in Göschenen im Tunnel  
 an Platz ärztlich bezeugt,  
Faver Louis (Beruf:) Gottfried Hünchler  
 des Claude und der Caroline Eugenie Strand  
 (Stand:) verheiratet  
 von Cheno-Bourg St. Genes in Göschenen Katholischer Konfession;  
 geboren den achtzehnjährigen Jänner achtzehnhundert sechszig und sechs.  
 Eingetragen den zwanzigsten Juli achtzehnhundert  
sechszig sechs und zwölf auf die Angabe de S

---

Abgelesen und bestätigt:  
*Bliffenkopf Ludwig*

Der Zivilstandsbeamte:  
*Bagli A. Bar.*

*Mattyschwill Jean H. B. von Camp*  
*am 1 August 1879.*

*Favre est mort,  
ses collègues retirent  
leur chapeau.*



catholique des Eaux-Vives à l'église de Chêne-Bourg. La compagnie du Chemin de fer du Gothard délégua Hermann Dietler, son plus jeune membre de la Direction. A la suite du clergé, Rambert et Chenevière prirent la parole. Ils firent l'éloge du courage de Favre, de son activité, de sa bonté,

*Relief de Lambert  
sur le mémorial à  
Chêne-Bourg.*



de sa ténacité, de sa persévérance et de sa force, ainsi que de sa façon de penser positivement et, en dépit de tout, de son humour.

### **Percement**

Le samedi 28 février 1880, la première foreuse traversa la paroi depuis le front d'attaque nord. Le tunnel du Gothard était percé. Allégresse, cris et mains brûlées! Le jour suivant, on forait les derniers trous pour l'avancement à l'explosif du côté nord. Lors du retrait de la machine, une boîte en fer-blanc contenant une photo de Louis Favre a été glissée et poussée dans la brèche en direction du nord, par l'ingénieur Franz Vital Lusser (1849-1927), avec le message suivant: «Qui est plus digne de passer le premier que celui qui nous était patron, ami et père. Viva il Gottardo. Lusser», ceci 224 jours après le décès de Favre.

### **Allégresse et honneurs**

Dans les auberges de Göschenen et d'Airolo, le percement du tunnel déclencha une joie indescriptible. La nouvelle fit le tour du monde comme

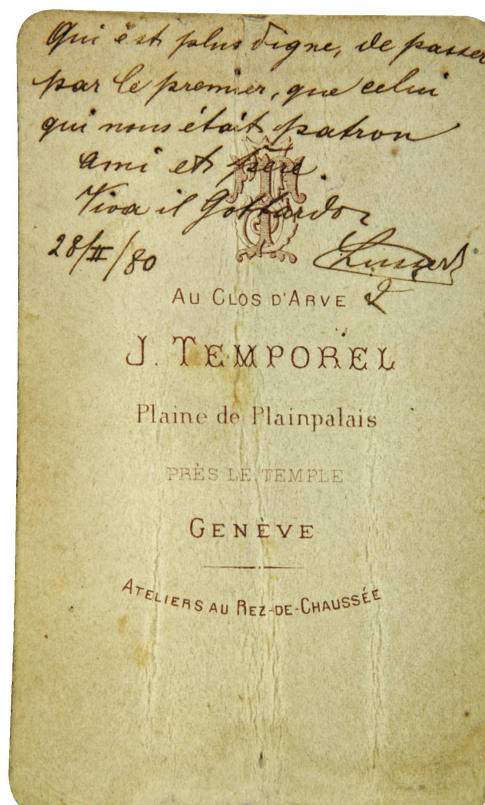
une traînée de poudre. Louis Favre et son entreprise avaient surmonté tous les obstacles. Favre et ses collaborateurs – probablement plus de 18 000 hommes en raison des nombreux changements – étaient venus à bout du plus long tunnel du monde.

Près du tunnel du Gothard, quatre monuments honorent la mémoire de Louis Favre et de ses hommes. Pietro Andreoletti (1860–1933) en créa deux. Dans le cimetière de Göschenen, le buste de Favre couronne un obélisque, au pied duquel se trouve un mineur avec une lampe à huile, le regardant. Dans le cimetière d'Airolo, un monument est consacré aux victimes du travail. Au pied d'une haute croix, un mineur songeur contemple un médaillon en relief à l'effigie de Favre. La commune de naissance et d'origine de Favre lui dédia une place où Emile-Placide Lambert (1851–1929) érigea gratuitement un monument souvenir. Une très grande statue sur un socle décoré de deux reliefs fut inaugurée le 30 juillet 1893. A Genève, le même



*L'ingénieur Franz Vital Lusser a fait passer, en tout premier, le portrait de Favre par l'ouverture du forage.*

artiste a créé un socle avec le buste de Louis Favre à la jonction de la rue de Chantepoulet et du Mont-Blanc. Ce monument a été inauguré le 26 octobre 1893. Plus tard, il fut déplacé en raison de l'organisation du trafic et réinstallé à la Place des Alpes qui



*Digne de passer le premier... Portrait de Favre tiré de la succession de Lusser, aux archives cantonales d'Uri et où sont encore visibles les traces de pliures du papier provenant du passage dans la petite boîte en fer blanc.*

donne vue sur l'Hôtel de la Paix construit par Favre, créant ainsi fortuitement une liaison pleine de charme. En même temps, la commune de Chêne-Bourg renomma rue du Saint-Gothard,

la rue où est sise la maison natale de Favre au n° 4 et qui arbore une plaque souvenir. Au cimetière de Chêne-Bourg, la tombe de Favre est soigneusement entretenue.



*Percement du grand tunnel.*



La statue de Favre à Chêne-Bourg est attribuée à une collection nationale. Donateurs principaux: La Confédération, Canton et Ville de Genève, Compagnie du Gothard et J.P. Dufour. L'artiste Emile Lambert renonça à ses honoraires.