

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 86 (2008)

**Artikel:** Louis Favre (1826-1879) : Erbauer des Gotthardtunnels  
**Autor:** Wägli, Hans G.  
**Kapitel:** Jugend und Ausbildung  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095693>

### **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:** 26.04.2026

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

# Jugend und Ausbildung

Der Name Favre geht auf das lateinische Wort «faber» zurück. Als Adjektiv steht es für meisterhaft und geschickt, als Nomen für Macher, Schaffer, Handwerker (Schmied). Davon abgeleitet ist das deutsche Wort Fabrikant.

## Die Herkunft Favres

In der Westschweiz, auch im Kanton Genf, ist Favre kein seltener Familienname. Louis Favres Familie gehört zum katholischen Familienzweig savoyischer Herkunft – mit Bürgerrecht in Chêne, dem heutigen Chêne-Bourg bei Genf. Die zwischen dem Mont Salève im Süden und dem Ufer des ausgehenden Genfer Sees im Norden gelegene Ortschaft Chêne hat eine bewegte Geschichte. Mit dem Turiner Vertrag von 1754 wurde sie entlang der Seymaz geteilt. Die Seymaz ist ein bescheidenes, bei Unwettern rasch anschwellendes Nebengewässer der

Arve, die unterhalb von Genf in die Rhone mündet. Während damals der links der Seymaz liegende südliche Teil von Chêne zusammen mit Thônex zum katholischen Savoyen kam, blieb der rechtsufrige Dorfteil protestantisch und bei Genf (heute Chêne-Bougerie). Thônex und Chêne wurden 1792 zusammen mit Genf und Savoyen von Frankreich annektiert. Genf rief 1814 die Stadtrepublik aus und trat am 1. Juni als 22. Stand der Eidgenossenschaft bei. Ein Jahr nach dem Wiener Kongress von 1815 gelangten die beiden südlich der Seymaz liegenden Orte Chêne und Thônex als Gemeinde «Chêne-Thônex» wieder in genferische Obhut. Das damals noch deutlich ausserhalb der Stadt auf erhöhtem Plateau liegende Dorf Chêne löste sich 1869 von der Gemeinde Thônex, um als Kommune Chêne-Bourg eigenständig zu werden.

*Hier verbrachte Louis Favre seine Jugend; aufgenommen im Jahre 2007, 181 Jahre nach seiner Geburt.*



## Bescheidene, aber glückliche Kindheit

Noch bis in die 50er Jahre des 19. Jahrhunderts umgrenzten Stadtmauern das urbane Genf. Vor den Toren der Stadt, im ländlichen 1000-Seelen-Ort Chêne, wirkte Jean-Claude Favre († 16.4.1858) als selbständiger Zimmermann. Er heiratete am 2. März 1824 Péronne Chevalier († 28.12.1858). Dem Paar wurde noch im gleichen Jahr eine Tochter, Marie Angeline, genannt Aline (1824–1886), geboren. Vierzehn Monate später, am Donnerstag, 16. Januar 1826, kam der Stammhalter Louis zur Welt. Nach und nach wurde die Familie grösser. Der Schwester Josephine (1827–1835)

folgten die Brüder François (\*1829), Jules (\*1834), Joseph (1841–1894) und Auguste (\*1843). Louis erlebte mit seinen Geschwistern zusammen eine äusserst bescheidene, insgesamt aber dennoch glückliche Kindheit. Als die jüngste Schwester am 1.4.1847 geboren wurde – sie bekam den Namen ihrer verstorbenen Schwester Josephine – war er bereits in der Fremde.

### Lehre beim Vater

Schon früh musste Louis seinem Vater mit Handreichungen aller Art behilflich sein. Dass er, als ältester Sohn, nach einer bescheidenen Grundschulbildung des Vaters Handwerk im väterlichen Betrieb erlernte, war damals fast selbstverständlich. Einmal, weil man froh war um jeden, der zum Erwerb sowie zu Kost und Logis beitrug, dann aber auch, weil die Mittel zum Bezahlen eines Lehr- oder Schulgeldes kaum aufzutreiben gewesen wären. Der Vater war ein gewiefter und erfahrener Praktiker. Und gerade diese Seite des Berufs vermittelte er seinem Sohn in hohem Mass: das



*Anschrift am Geburtshaus mit unzutreffendem Geburtsdatum. Die Strasse wurde wohl 1893 zu Ehren Favres umbenannt.*

Verständnis für technische Zusammenhänge, das Gefühl für das Zusammenspiel der Kräfte, den Sinn für sorgfältiges Planen rationeller Abläufe, das Streben nach tragfähigen Konstruktionen und soliden Werten. Das beim Vater Gelernte sollte sich später mehrfach als ergiebiger Nährboden für ein erfolgreiches Berufsleben erweisen. Und dieses begann mit der Gesellenzeit. Was an Schulwissen fehlte, sollte die «Schule des Lebens» richten.

Die Abschlussprüfung wird den Jungen nicht allzu stark gefordert haben. Denn eine Gewerbeschule gab es damals noch nicht, und was an Theorie und Schulbildung mangelte,



*So sah der Genfer Künstler Charles Henry (Henri) van Muyden (1860–1936) den jungen Favre als Lehrling bei seinem Vater.*

*Von England her  
kommend eroberte  
die Eisenbahn den  
Kontinent. Ob Louis  
davon wusste?  
Litho von August  
Schöll, 1858.*



*Die Oberin der Barm-  
herzigen Schwestern  
vom heiligen Vinzenz  
von Paul, Madame  
Naville, im Gespräch  
mit dem 19jährigen  
Louis. Zeichnung  
H. van Muyden.*



kompenierte der Aufgeweckte mit seiner raschen Auffassungsgabe und gesundem Menschenverstand. Neugierde, die Lust, Neues zu entdecken, sicher aber auch die Gepflogenheit

der Handwerksleute, der Grundausbildung ein paar Jahre der Wanderschaft anzufügen, liessen den frisch gebackenen Handwerksjungen seiner Heimat den Rücken kehren.

### **Empfehlungsschreiben der Oberin**

Zu den letzten Aufträgen im väterlichen Betrieb gehörte das Aufrichten eines Neubaus für die Barmherzigen Schwestern vom heiligen Vinzenz von Paul. Bei dieser Arbeit kam Louis in Kontakt mit der Oberin, Madame Naville, die am knabenhaften Burschen Gefallen fand. Weil Louis ihr einen Vorschlag machte, wie der Neubau ausgeschmückt werden könnte, ergab sich ein Gespräch, in dessen Verlauf man auch über die Zukunftspläne des Jungen sprach. So erfuhr die Oberin, dass Louis «die Welt» in Frankreich erobern wollte. Sie gab ihm darauf ein Empfehlungsschreiben, das ihm den Weg ebnet und überall eine gute Aufnahme sichern sollte.

Damals, in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts, war das Verkehrsaufkommen in und um Genf noch gering. Die Strassen waren kaum befestigt. Man lebte genügsam und fand das

Notwendige weitgehend in der Nähe. In hohem Masse war man Selbstversorger. Neben privaten Fuhrwerken und Kutschen holperten wöchentlich ein paar Pferdepst-Kurse von und nach Lyon, Chambéry, Dijon und Chamonix. Eine bescheidene Dampfschiffahrt auf dem Genfer See sicherte Verbindungen Richtung Nyon, Morges, Lausanne und ins Wallis. Die Eisenbahn war erst im Begriff, von England her kommend auf dem Kontinent Fuss zu fassen. Für den grössten Teil der Bevölkerung war Reisen Luxus oder ganz einfach unerschwinglich. Ausser an Markttagen, da morgens Händler und Marktfahrer aus Savoyen in Scharen in die Stadt und abends wieder heimwärts zogen, blieb der Verkehr durch Chêne ruhig.



Louis erklimmt zu Beginn seiner Tour de France die Jurahöhen.

### Wanderjahre

Ob Favre das Elternhaus und die Heimat schon 1844 verliess, wie sein späterer Freund Stanislas Renaud am 5. Februar 1882 festhielt oder erst ein Jahr später, ist ungewiss. Favre selbst hat über sein Leben, seine Kindheit und seine Jugendzeit wenig hinterlassen. Er war kein «Schreiber». Und der schriftliche Ausdruck machte ihm Zeit seines Lebens Mühe. Favre war ein

Mann der Tat. Sein Reisepass datiert vom 2. April 1845. Es ist wenig wahrscheinlich, dass er früher oder mit einem anderen Papier gereist ist, denn dem Gesuch liegt eine Empfehlung des Gemeindepräsidenten von Chêne-Thônex sowie seines Vaters Claude bei, datiert vom 24. März 1845.

Mit 19 Jahren also und nicht früher, aber mit einem kleinen Vermögen von 100 Franken, zog er in die Fremde, um

GENÈVE, le 2 avril 1845

N° 109

Valable  
pour un an

Délivré sur autorité  
du Maire de  
Chêne-Thônex.

SIGNATURE DU PORTEUR.  
*Louis Favre*

**PASSEPORT** délivré ce jour à M. *Louis Favre*  
*Charpentier*  
né à *Chêne-Thônex*.  
demeurant à *Chêne-Thônex*.  
se rendant à *Paris*

**Signalement.**

Agé de 19 ans,	Taille de 5 pieds 3 pouces,	Cheveux châtains
Front moyen	Sourcils châtains	Yeux châtains
Nez moyen	Bouche moyenne	Barbe rasée
Menton rond	Visage un peu	Teint pâle

Signes particuliers :

Am 2. April 1845 erhält Louis Favre Pass N° 109. Schon damals ergänzte er seine Unterschrift mit einem ornamentalen Schnörkel.

auf Wanderschaft Brot und Auskommen, vor allem aber Wissen und Erfahrung zu finden. Der mit fünf Fuss und drei Daumen (160 cm) eher kleingewachsene Jüngling mit braunem Kraushaar, braunen Augen mit wachem Blick und einem eben erst keimenden Bart, machte sich auf den Weg nach Frankreich. Er wanderte durch den Jura, überschritt die Grenze und strebte – immer per pedes – Richtung Paris. Gelegenheitsarbeiten sicherten Wegzehrung und Unterkunft. Und das Empfehlungsschreiben der Ordensfrau ebnete ihm wohl etwas den Weg auf seiner «Tour de France».

Eine dauerhafte Arbeit fand Favre schliesslich in Neuilly-sur-Marne, einem heute eingemeindeten Vorort im Osten von Paris. Zimmermann-Meister Renaud nahm den Ankömmling familiär auf: Louis teilte das Zimmer mit dem gleichaltrigen Sohn des Hauses namens Stanislas. Zwischen den beiden Jünglingen entwickelte sich

eine tragende Freundschaft. Und offenbar unternahmen sie auch einiges gemeinsam, denn es gelang weder dem einen noch dem andern, von den vier oder fünf Francs Taglohn irgendwelche Ersparnisse anzulegen. Immerhin investierten aber beide in «Bildung». Sie belegten Zeichenkurse bei Monsieur Flechois, Faubourg St-Martin 46, und die Mittel reichten sogar für weitere Stunden (in Mathematik?) bei Monsieur Cabanié, Faubourg St-Denis 138. Am 19. März 1846 erlangten Stanislas und Louis nach 13-tägigen Examina den Titel eines «compagnon charpentier» (Zimmermannsgeselle).

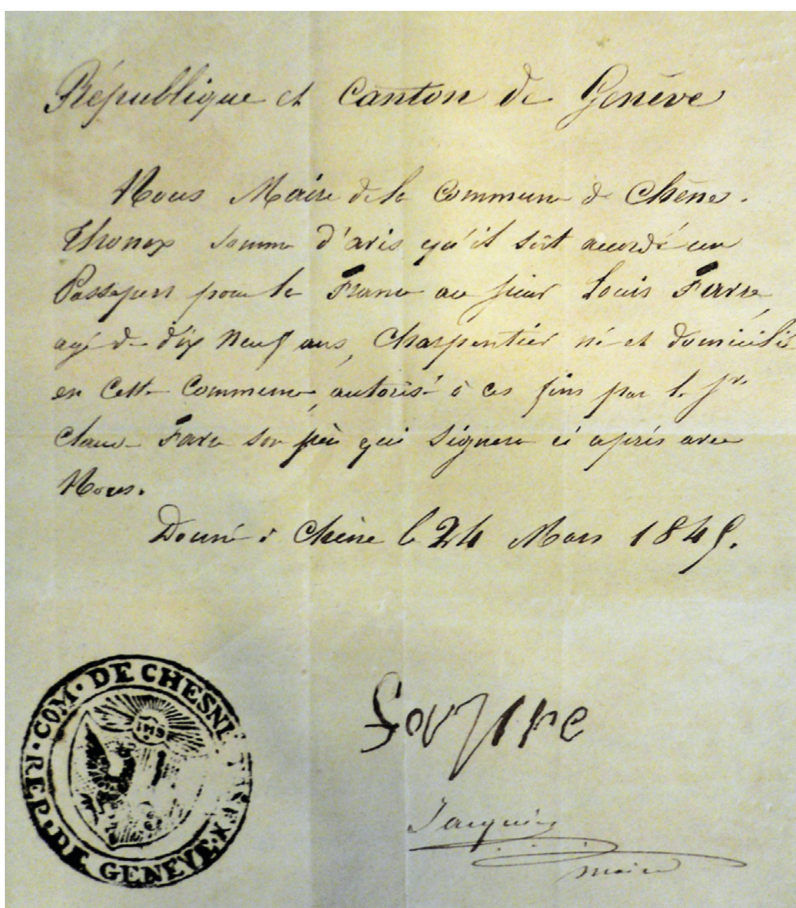
### Paris im Bahnfieber

Der junge Schweizer hatte zwar bald einmal die Sympathie seiner Meisterfamilie gewonnen, doch seine Avancen der Tochter des Hauses gegenüber blieben ohne Erfolg. Ja, er blitzte ab – vermutlich, weil damals nichts oder (noch zu) wenig darauf hindeutete, dass aus dem willigen Anfänger einmal «etwas» werden würde.

Der frischgebackene und nach französischem Brauch «beglaubigte» Zimmermannsgeselle galt als leutselig, wohlwollend, fröhlich und dienstfertig. Um den Verlockungen der Seine-Stadt zu erliegen, fehlten ihm wohl sowohl die Mittel als auch die freie Zeit. Louis wusste fleissig anzupacken. Von Strebsamkeit hingegen, wie sie sich etwa im Sparen «für eine bessere Zukunft» hätte ausdrücken können, will Stanislas Renaud damals – zumindest im Rückblick von 1882 – nichts bemerkt haben.

Zu jener Zeit spielten die Pariser Aktienmärkte «verrückt». Im Spannungsfeld von Börsenskandal und Aktivismus gab das Königliche Theater der Seine-Stadt am 20. Dezember 1845 die Premiere von «Les Pommes de terre malades», revue de l'année 1845 von Philippe François Dumanoir

*Im Pluralis Majestatis hält der Gemeindepräsident von Chêne-Thônex Louis eines Passes für würdig, was der Vater unbeholfen, jedoch eigenhändig bestätigt ...*



(1806–1865) und Louis-François Nicolaie dit Clairville (1811–1879). Darin sang Augustine-Célestine Scriwaneck (1825–1910) ein Couplet:

*Bien à tort tu te préoccupes  
D'un Chemin qui mène au désert:  
C'est pour les fripons et les dupes  
Qu'il faudrait des chemins de fer.  
Moi, j'en sais deux qu'il faut  
qu'on établisse;  
Car ils doivent mener dit-on,  
L'un de la Bourse au Palais de  
Justice,  
L'autre d'la Bourse à Charenton ...*

Die Zimmermannsgesellen haben von diesem «Kultur-Event» kaum etwas mitbekommen, auch davon nicht, dass just am darauf folgenden Tag diesem Bahnprojekt nach Charenton die Konzession erteilt wurde. Die zeitliche Abfolge war aber ein historischer Zufall und zumindest für die im Aufbau befindliche «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon» ein wichtiger Schritt. Für Louis Favre sollte beides, der Bahnbau und der Weg nach Charenton, zu einem Glücksfall werden.

### **Bis die Pflicht ruft**

Doch zunächst rief ihn das Aufgebot zur Rekrutenschule in die Heimat zurück. Louis zog Richtung Genf – so wie er nach Frankreich gekommen war: zu Fuss und mit leeren Taschen. Beim Abschied will ihm Stanislas sein letztes Zweifrankenstück in die Hand gedrückt haben, mit den Worten: «Cela t'aidera à faire ton voyage» (das wird dir auf der Reise helfen). Dass der Freund gut 34 Jahre später den Ort dieser Abschiedsgeste in die Gare de Lyon versetzt, verwirrt, denn dieser Bahnhof und diese Bahn sollten damals, 1846, eben erst gebaut werden.

Klar, dass sich Favre auch auf der Heimreise mit Gelegenheitsarbeit

über Wasser halten musste. Und er konnte es auch. Er fand leicht Kontakt und Zugang, und auch an Selbstvertrauen mangelte es ihm nicht. In Frankreich fühlte er sich wohl, verstanden und geschätzt. Die Rekrutenschule dauerte damals bloss 26 Tage. Nach erfüllter Militärpflicht zog der



*Ein Star besingt die Eisenbahn: Augustine-Célestine Scriwaneck meint, «qu'il faudrait ... un d'la Bourse à Charenton ...».*

Genfer Zimmermann erneut an die Seine. Und kam auch gerade rechtzeitig an, um beim Projekt «Bahnbau nach Charenton» einzusteigen.

### **Arbeit als Sabotier**

Die Statuten der «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon» fanden am 1. März 1846 den Segen des Königreichs: Der Bau der «ligne impériale», wie sie später auch genannt werden sollte, konnte beginnen. Das gab Arbeit in Paris. Als Favre hier ankam, fand er bei Meister Loison, einem angesehenen Zimmermann, auf Anhieb eine neue Anstellung. Loison hatte sich erfolgreich um einen Auftrag beim Bahnbau beworben und den Zuschlag für die Schwellenherstellung und Holzkonstruktionen bekommen.



*Auftritt und Habitus haben geändert: «le petit Suisse» (links überwachend) trägt bereits Verantwortung.*

Und zwar just für jenen Bahnabschnitt, der im erwähnten Couplet besungen worden war. Charenton liegt am Zusammenfluss von Marne und Seine, etwa fünf Kilometer südlich der Gare de Lyon, dem wohl bis heute wichtigsten Ausgangspunkt im Eisenbahn-Fernverkehr Frankreichs.

Hier wurde Favre Meister Loisons «sabotier de traverses» (Hersteller von Holzschwellen). Beim Lösen dieser

Aufgabe entfaltete der Junge wohl erstmals besondere Fähigkeiten. Zumindest konnte Loison erkennen, dass der «petit Suisse», wie er bald genannt wurde, anzupacken und sich zu engagieren verstand. Wer durch Können auffällt, muss sich um neue Aufgaben kaum kümmern. So kam es, dass Favre bei Charenton auch an der Aufrichte eines Holzfachwerks mitzuwirken hatte. Die Arbeit gelang Favre auf Anhieb und zur vollen Zufriedenheit des Patrons.

### **Brückenschlag: Befreiungsschlag**

Dieses Engagement begründete – zumindest nach seinen bisherigen Biographen – des quirligen Schweizer gute Reputation und bewirkte zugleich auch die erste wichtige Weichenstellung. Überliefert ist folgende Geschichte: Beim Brückenschlag über die Marne verhinderte eine Reihe alter Pfähle im schlammigen Grund das Gründen der neuen Brücke. Trotz aller möglichen Versuche gelang es den Ingenieuren und ihren Mannschaften



*Bahnbau Paris–Lyon: Sabotier de traverses Favre meldet sich beim Ingenieur ...*

nicht, diese alten Hölzer zu entfernen und den Baugrund freizulegen. Die Pfählung widersetzte sich jeder ihrer Theorien und widerstand allen erdenklichen Angriffen. Favre, der unfreiwillig und wohl auch zufällig Zeuge eifriger Diskussionen zwischen Bauherr und Unternehmer geworden war, soll vorgetreten sein und seine Dienste anboten haben; er wisse, wie sich diese Pfähle ausreißen lassen. Dass das dreiste Vorgehen des Jünglings dem verantwortlichen Ingenieur, wohl Adolphe Jullien (1803–1873), zunächst als leichtsinnige Wichtigtuerei erschien, ist verständlich. Ebenso seine Reaktion: Laien verstehen von so etwas wohl zu wenig, und er, Favre, sei eh noch zu jung. Jedenfalls habe er nichts vorzuweisen, was sein Können beweisen würde, weshalb er auch keine Aussicht auf Erfolg haben könne. Favres Sturm und Drang waren aber stärker. Er insistierte, der Erfolg eines Verfahrens sei kaum vom Alter desjenigen abhängig, der es vorschlägt, und Leistung messe sich letztlich am Ergebnis. Sein Einwand überzeugte. Der hartnäckig vorgebrachten Bitte, auf eigene Rechnung und Gefahr den Beweis antreten zu dürfen, wurde schliesslich stattgegeben, wenn vielleicht auch nur der ausweglosen Lage wegen. Jedenfalls



*Adolphe Jullien,  
Oberingenieur der  
Paris–Lyon-Bahn.*

war das Problem schon bald gelöst, und der Baugrund für den Brückenschlag war frei.

Sofern die Geschichte mit dem Brückenschlag stimmt, haben Selbstsicherheit, Kreativität und ein entwaffnend sympathisches Wesen Favre den ersten durchschlagenden Erfolg gebracht. Dabei hatte der Junge doch nur das getan, was er wenige Jahre zuvor den Vater in einer ähnlichen Situation hatte tun sehen. Das Ergebnis brachte Favre Anerkennung und Respekt, eine schöne Prämie und – wiederum – mehr Verantwortung. Damit gelang ihm der Schritt in die Selbständigkeit.