

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: Der Vertrag
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: 25.04.2026

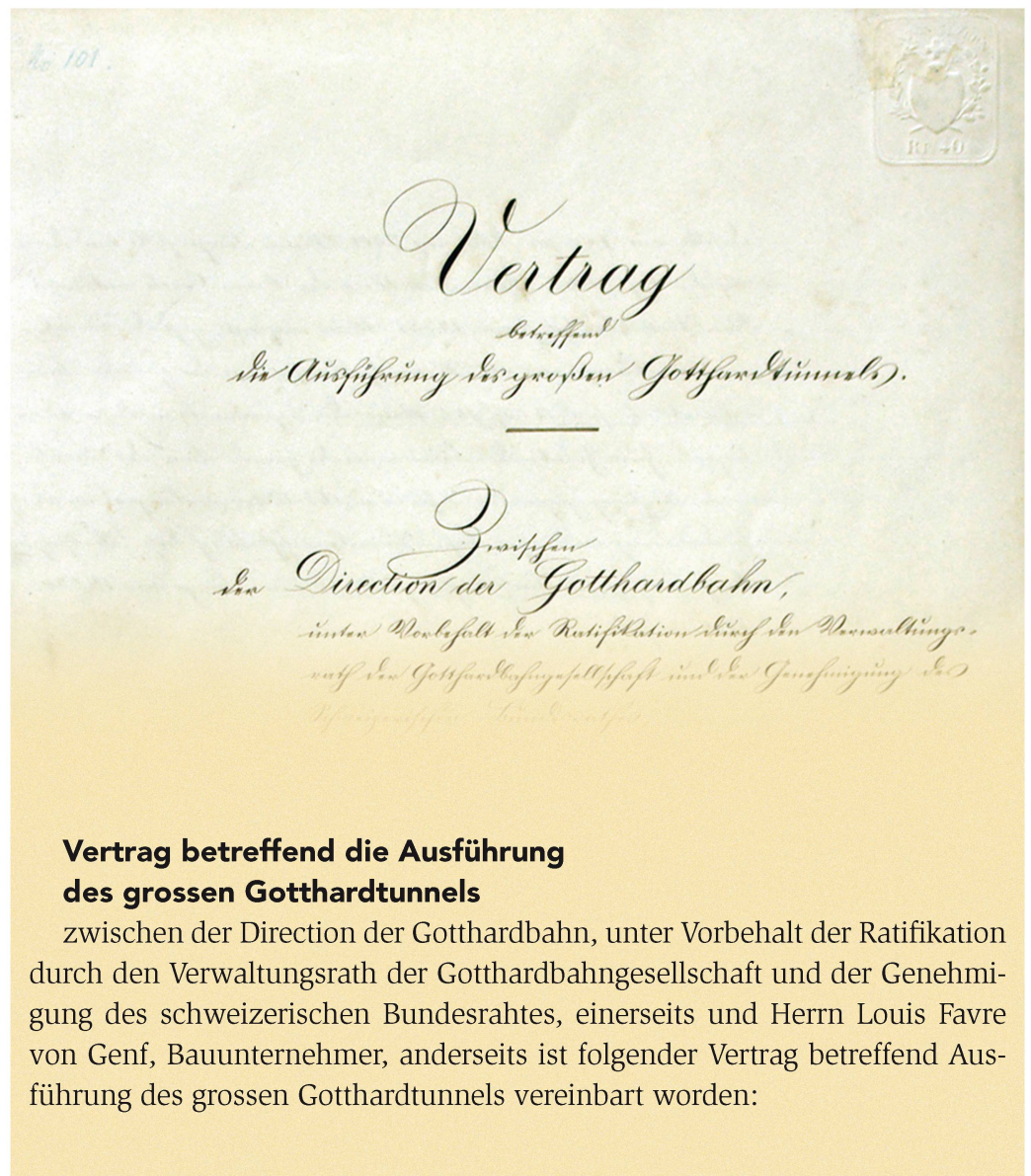
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Vertrag

Der am 7. August 1872 an der Bahnhofstrasse 46 in Zürich von Alfred Escher und seinem Sekretär S. Schweizer einerseits und von Louis Favre andererseits unterschriebene Vertrag ist nicht nur ein kalligraphisches Meisterwerk. Er ist in seinem Inhalt einmalig. Ebenso einmalig ist wohl der Umstand, dass ein Bauunternehmer dieses Werk von Juristen tat-

sächlich unterzeichnet hat. Eine vollständige gedruckte Fassung ist nicht bekannt. Darum sei er nachstehend im vollen Wortlaut und in damaliger Orthographie und Zeichensetzung wiedergegeben. Die französische Übersetzung hat 1979 Bernard Lescaze publiziert. Die Gemeinde Chêne-Bourg legt 2007 davon einen Nachdruck auf.

Ein kalligraphisches Meisterwerk sichert mit Brief und Siegel den Zuschlag. Später wurde es Stoff für Interpretationen und viel Juristerei. Fünf Nachträge und ein paar Prozesse mussten es richten.



Vertrag betreffend die Ausführung des grossen Gotthardtunnels

zwischen der Direction der Gotthardbahn, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Verwaltungsrath der Gotthardbahngesellschaft und der Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes, einerseits und Herrn Louis Favre von Genf, Bauunternehmer, andererseits ist folgender Vertrag betreffend Ausführung des grossen Gotthardtunnels vereinbart worden:

Art. 1.

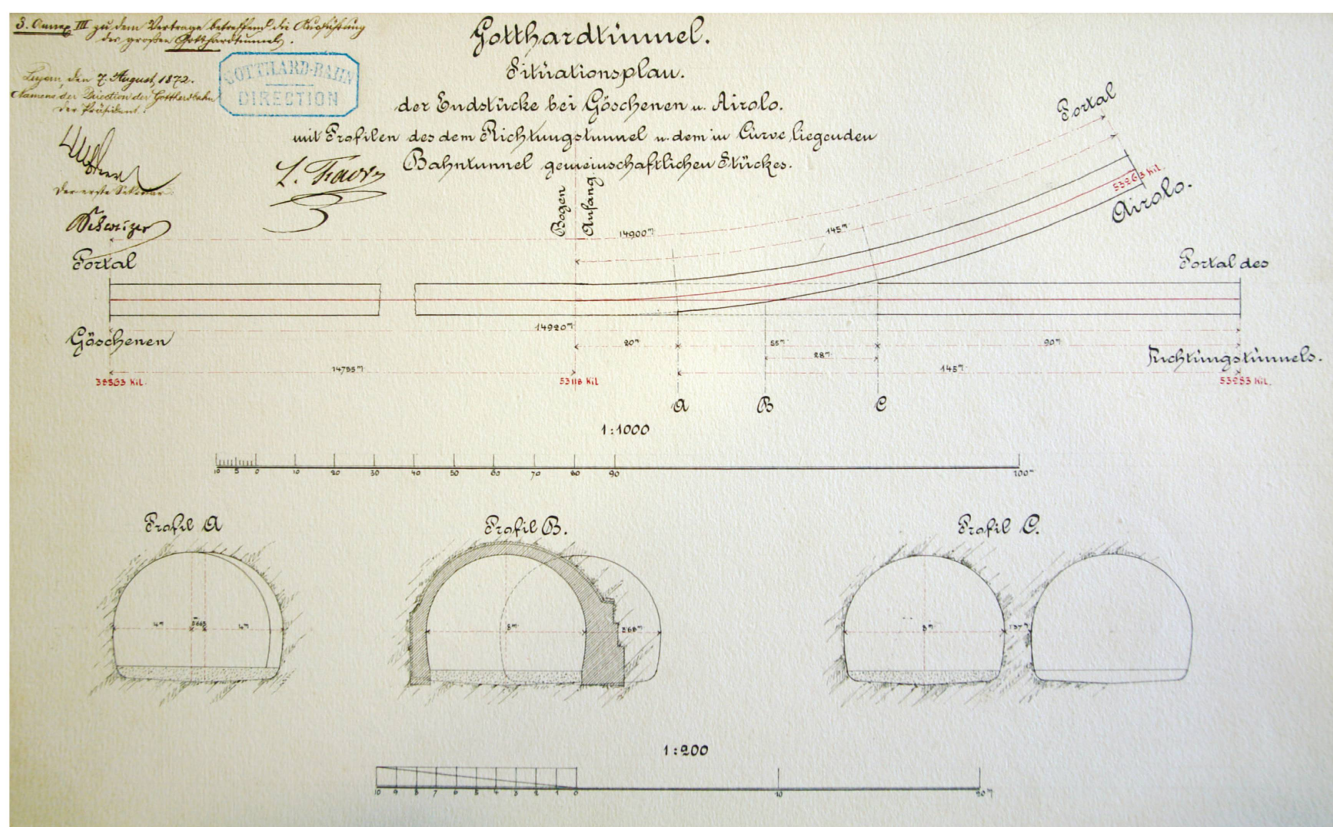
Gegenstand dieses Vertrages ist die Herstellung des 14900 Meter langen zweisepurigen Tunnels durch den St Gotthard zwischen dem Portal bei Göschenen und demjenigen bei Airolo. Von dem oberen Ende der Horizontalen des Bahnhofs Göschenen, welches auf 1109 Meter Meereshöhe liegt, ist das Göschener Portal 25 Meter entfernt und steigt die Bahn auf 7457 Meter Länge mit 5,82 per Mille; sie erreicht so die Höhe der 180 Meter langen Scheitelstrecke auf 1152,4 Meter Meereshöhe, worauf dieselbe mit 1.00 per Mille auf 7400 Meter Länge fällt und damit auf die Höhe der Station Airolo ankommt. Vom Portal bei Göschenen 14755 Meter entfernt, geht der Tunnel in eine Kurve von 300 Meter Halbmesser von der geraden Linie ostwärts ab, so dass noch 145 Meter des Bahntunnels in dieser Kurve liegen. Zum Zwecke des Baues muss die gerade Linie des Tunnels in der Richtung gegen die Tessin um 165 Meter verlängert werden, so dass der geradlinige Bahn-Tunnel einschliesslich dieser Fortsetzung durch den sogenannten Richtungstunnel eine Länge von 14920 Meter erhält.

Art. 2.

Integrirende Bestandteile dieses Vertrages sind: das Bedingnisheft, der Kostenanschlag, die Pläne. Letztere bestehen

1. aus einem Längenprofil samt Situationsangabe des Tunnels, worin die Längen im Massstab von 1/50000, die Höhen im Masstab von 1/2000 aufgetragen sind;
2. aus 7 Blättern Normalprofilen des Tunnels, worin die verschiedenen Systeme der Herstellung je nach Beschaffenheit des Gebirges angedeutet sind;

Zum Zwecke des Baues muss die gerade Linie des Tunnels ... um 165 Meter verlängert werden ...



3. aus einem Situationsplane über die Situation der Endstücke bei Göschenen und Airolo im Massstabe von 1/1000 mit Profilen des dem Richtungstunnel und dem in der Kurve liegenden Bahntunnels gemeinschaftlichen Stückes.

Art. 3.

Die Gotthardbahngesellschaft leistet Herrn Louis Favre für die vertragsgemäss fertig gestellte Arbeit nach dem Ausmass und Einheitspreisen Vergütung und zwar wie folgt:

A. Für den 14900 Meter langen Bahntunnel:

a) für den laufenden Meter des Tunnels einschliesslich des fertig hergestellten, eingedeckten und soweit nöthig gemauerten Wasserabzugskanals und einschliesslich des Ausbruches der Nischen:

2800 Frkn. (zweitausend achthundert Franken);

b) für den Kubikmeter Gewölbe und anderer nur aus Quadern oder quaderartig zugerichteten Steinen hergestellter Mauerwerke:

75 Frkn. (fünfundsiebenzig Franken);

c) für den Quadratmeter Sichtfläche der unter b) genannten Quadermauerwerke:

20 Frkn. (zwanzig Franken);

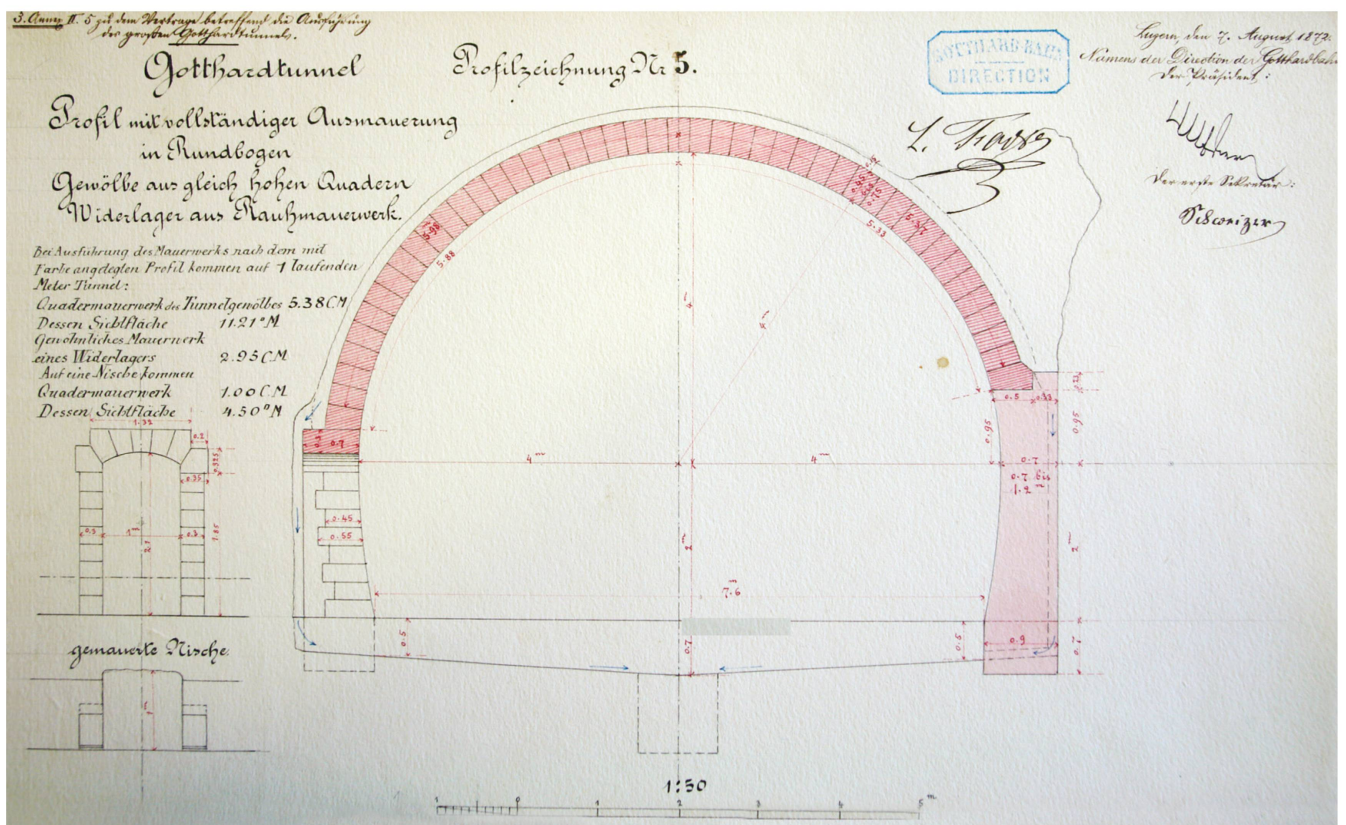
d) für den Kubikmeter gewöhnlichen Mörtelmauerwerks:

40 Frkn. (vierzig Franken);

e) für den laufenden Meter Beschotterung durch die ganze Breite des Tunnels sammt gut überkiesten Fusswegen längs den beiden Widerlagern:

22 Frkn. (zweiundzwanzig Franken);

Eines von «... 7 Blättern Normalprofilen des Tunnels...»



f) für den laufenden Meter einfacher Eisenbahngleise, wozu die Schwellen oder sonstigen Schienenunterlagen, die Schienen und Befestigungsmaterialien im Laufe des Jahres 1879 von der Gotthardbahngesellschaft auf die Bahnhöfe von Airolo und Göschenen oder auf einen derselben geliefert werden:

4 Frkn. (vier Franken).

B. Für die Herstellung von 145 Meter des 165 Meter langen Richtungstunnels bei Airolo erhält Herr Louis Favre per laufenden Meter: 1500 Frkn. (eintausend fünfhundert Franken), ohne Rücksicht darauf, ob der Richtungstunnel Ausmauerung oder irgend welche andere Vorkehrung erfordert, jedoch mit der Bestimmung, dass das nothwendige Mauerwerk nur gewöhnliches zu sein braucht.

Art. 4.

Es werden Herrn Louis Favre allmonatlich Abschlagszahlungen in dem annähernden Betrage des Werthes der wirklich ausgeführten Arbeiten ausbezahlt. Diese Abschlagszahlungen sollen jeweilen in der ersten Woche des Monats für die im vorhergehenden Monat ausgeführten Arbeiten erfolgen.

Herr Louis Favre wird die Abschlagszahlungen jeweilen bei der Hauptkasse in Luzern in Empfang nehmen.

Art. 5.

Herr Louis Favre trifft die Anstalten für die Ausführung des Gotthardtunnels nach seinem Gutfinden. Er beschafft die nach seiner Ansicht für den Tunnelbau zur Anwendung zu bringenden Maschinen, Geräthe und Einrichtungen aller Art.

Die hieraus erwachsenden Kosten werden von der Gotthardbahngesellschaft bezahlt, derselben aber von dem Unternehmer nach Vollendung des Tunnels unter Vergütung der Zinsen, zu 5 % per Jahr, jedoch ohne Berechnung von Zinseszinsen zurückerstattet.

Die Gesellschaft ist berechtigt, in den letzten Jahren der für den Tunnel anberaumten Bauzeit von der Verdienstsomme des Herrn Louis Favre soviel zurückzubehalten als erforderlich ist, um die Rückerstattung der Kosten der Maschinen u. s. f. auf dem Wege der Kompensation zu veranlassen. Wenn die Gesellschaft von diesem Rechte Gebrauch macht, so hat sie Herrn Louis Favre die zurückbehaltenen Quoten seiner Verdienstsomme zu 5 % zu verzinsen.

Die Maschinen, Geräthe, Einrichtungen u. s. f. bleiben unbeschränktes Eigenthum der Gotthardbahngesellschaft, bis ihr die Kosten der Beschaffung und der Herstellung derselben samt den betreffenden Zinsen nach Vollendung des Tunnels von Herrn Favre werden zurückerstattet worden sein.

Art. 6.

Soweit die Gotthardbahngesellschaft nach Mitgabe des Art. 2. c. Absatz 4 des Beschlusses des schweizerischen Bundesrathes betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft vom 3. November 1871, beziehungsweise der sachbezüglichen Erklärung des Gotthardausschusses vom 27. April 1871 dazu angehalten werden könnte, die Maschinen und das Material, womit die Bohrung des Mont

Cenis-Tunnels bewerkstelligt wurde, ganz oder theilweise zu erwerben, ist Herr Favre verpflichtet, in die daherigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft einzutreten, ohne dass er hiefür eine Entschädigung zu beanspruchen berechtigt sein soll.

Art. 7.

Der Gotthardtunnel muss innerhalb acht Jahren, vom Tage der Genehmigung dieses Vertrages durch den schweizerischen Bundesrath an gerechnet, in allen Theilen vollendet sein.

Die Gotthardbahngesellschaft zahlt Herrn Louis Favre eine Prämie von 5000 Franken für jeden Tag früherer Vollendung, wogegen Herrn Louis Favre ein Abzug von 5000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung innerhalb der ersten sechs Monate und von 10000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung während der folgenden sechs Monate gemacht wird. Hat die Verspätung ein volles Jahr erreicht, so wird Herr Louis Favre ausser Akkord gesetzt und seine Kautionskaution verfällt der Gotthardbahngesellschaft zu Eigenthum.

Art. 8.

Herr Louis Favre leistet der Gotthardbahngesellschaft bei Unterzeichnung dieses Vertrages eine Kautionskaution von acht Millionen Franken in baar oder in Werthschriften, über deren Annehmbarkeit die Direktion der Gotthardbahn zu entscheiden hat. Die Kautionskaution ist in Luzern in die Hauptkasse der Gesellschaft niederzulegen.

Die als Kautionskaution hinterlegten Werthschriften werden nach dem Tageskurse taxirt. Allmonatlich wird eine neue Taxation dieser Werthschriften nach Massgabe ihres jeweiligen Tageskurses vorgenommen. Ergibt die neue Taxation, dass der von Herrn Louis Favre zu leistende Kautionsbetrag nicht mehr vorhanden ist, so ist die Kautionskaution bis auf die durch den Vertrag vorgeschriebene Höhe zu vervollständigen. Im entgegengesetzten Falle ist Herrn Louis Favre, wenn er es verlangt, ein entsprechender Betrag der Kautionskaution aushinzugeben.

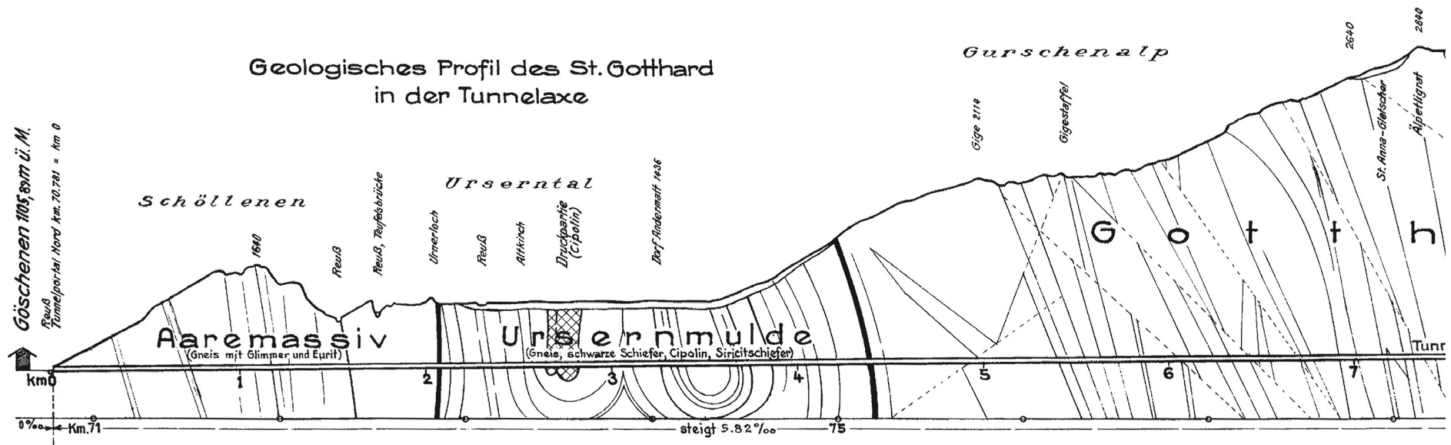
Die Kautionskaution haftet der Gesellschaft für die Erfüllung aller und jeder Herrn Louis Favre in Folge dieses Vertrages obliegenden Verpflichtungen sowie für den Ersatz jedweden Schadens, welcher von Herrn Louis Favre der Gesellschaft aus irgend welchem Grunde zugefügt worden sein mag.

Art. 9.

Herr Louis Favre ist verpflichtet, Bevollmächtigte, welche ihn in Göschenen und Airolo gegenüber der Gesellschaft vertreten, sowie für den Fall ihrer Verhinderung Stellvertreter derselben zu bezeichnen. Diese Bevollmächtigten, beziehungsweise ihre Stellvertreter müssen mit Generalvollmacht versehen sein und ihren Wohnsitz bei den bezüglichlichen Baustellen haben.

Art. 10.

Herr Louis Favre ist verpflichtet, der Gotthardbahngesellschaft innerhalb eines Jahres, vom Tage der Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages durch den Schweizerischen Bundesrath an gerechnet, ein Programm vorzulegen, aus welchem ersichtlich ist, wie er Jahr für Jahr mit den Arbeiten fortzuschreiten gedenkt, um den Tunnel innerhalb der vertragsgemässen Frist von acht Jahren zu vollenden.



Geologisches Profil, Tunnellänge und Neigung nach Kenntnisstand von 1938.
Davon war bei Vertragsabschluss wenig bekannt.

Art. 11.

Wenn die Ausführung des Tunnels nicht im Verhältnisse zu der für die Vollendung desselben festgesetzten Frist (Art. 7) vorwärts schreitet, so hat die Gesellschaft der Gotthardbahn das Recht, an die Stelle des Unternehmers zu treten und die Arbeiten auf Kosten und Gefahr desselben entweder selbst fortzusetzen oder durch Dritte fortsetzen zu lassen.

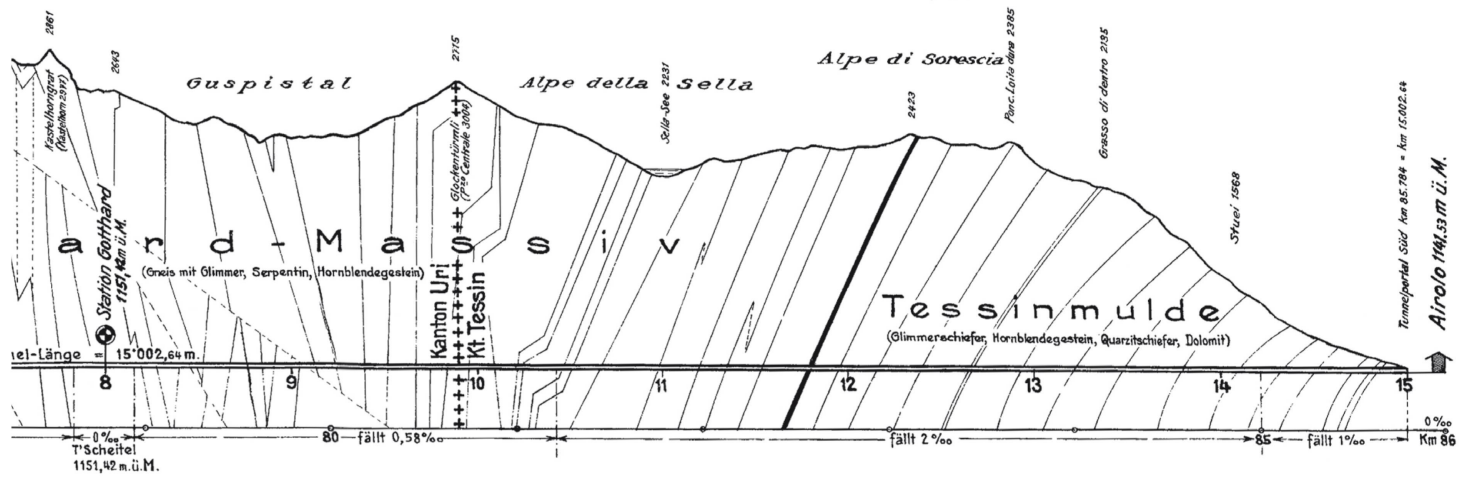
Wenn Herr Louis Favre in Abrede stellt, dass die Voraussetzung vorhanden sei, welche die Gotthardbahngesellschaft zur Ausübung dieser Befugniss berechtigt, so hat der Bundesrath den Konflikt nach Anhörung von Experten endgültig zu entscheiden. Wenn dagegen die Frage streitig wird, welche Entschädigungsansprüche die Gesellschaft für den Schaden, der ihr aus dem Eintreten des in diesem Artikel vorgesehenen Falles erwächst, an Herrn Louis Favre zu stellen berechtigt sei, so ist hierüber gerichtlich (Art. 14 dieses Vertrages) zu entscheiden.

Art. 12.

Wenn Herr Louis Favre vor Vollendung des Tunnels mit Tod abgehen sollte, so bleibt der gegenwärtige Vertrag gleichwohl in Kraft und es treten somit die Erben des Herrn Louis Favre in die ihm aus dem Vertrage erwachsenden Rechte und Pflichten ein. Die Erben haben dann aber im Einverständnisse mit der Direktion der Gotthardbahn einen Sachverständigen zu bezeichnen, welcher den Bau des Gotthardtunnels in ihrem Namen nach Mitgabe der Vorschriften des gegenwärtigen Vertrages fortzuführen hat. Sollte binnen Monatsfrist ein Einverständnis über die Person dieses Sachverständigen zwischen den Erben und der Direktion nicht erzielt worden sein und würde bei längerem Verzuge Nachtheil für den gehörigen Fortgang der Baute zu befürchten stehen, worüber im Streitfalle der Schweizerische Bundesrath endgültig zu entscheiden hat, so ist die Direktion berechtigt, den Sachverständigen für so lange von sich aus zu bestimmen, als nicht eine Einigung über die Person derselben mit den Erben des Herrn Louis Favre erfolgt sein wird.

Art. 13.

Um der Verpflichtung gerecht zu werden, welche der Schweizerische Bundesrath der Gotthardbahngesellschaft bei Anlass der Genehmigung ihrer Statuten hinsichtlich der Betheiligung des technischen Personals, das bei der Durchbohrung des Mont



Cenis thätig war, an den Arbeiten für die Ausführung des grossen Gotthardtunnels aufgelegt hat (Art. 2. c. Absatz 3 des bezüglichlichen Beschlusses des Bundesrathes vom 3. November 1871), behält sich die Gotthardbahngesellschaft gegenüber ihrem Mitkontrahenten das Recht vor, das erwähnte bei der Durchbohrung des Mont Cenis thätig gewesene technische Personal zur Hälfte in die Rechte und Pflichten eintreten zu lassen, welche sich aus dem gegenwärtigen Vertrage für Herrn Louis Favre ergeben, wobei es die Meinung hat, dass, falls von dieser Berechtigung Gebrauch gemacht werden sollte, das fragliche technische Personal und Herr Louis Favre solidarisch verpflichtete Mitkontrahenten der Gotthardbahngesellschaft würden. Wenn die Gotthardbahngesellschaft das ihr gemäss diesem Artikel zustehende Recht geltend machen will, so hat sie dies binnen 4 Wochen, von dem Tage der Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages durch den Schweizerischen Bundesrath an gerechnet, Herrn Louis Favre zu notifizieren. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine solche Anzeige an Herrn Louis Favre, so ist er anzunehmen berechtigt, dass die Gesellschaft darauf verzichte, von der fraglichen Berechtigung Gebrauch zu machen. Falls die Gotthardbahngesellschaft die Erklärung abgibt, dass das bei der Durchbohrung des Mont Cenis thätig gewesene technische Personal in den Vertrag eintrete, so hat zwischen Herrn Louis Favre und diesem Personale beförderlich eine Verständigung über einen Geschäftsbetrieb Platz zu greifen, welcher eine ungestörte und rasche Durchführung der Tunnelbaute zu sichern geeignet ist. Sollte eine solche Verständigung nicht binnen Monatsfrist von dem Tage an gerechnet an welchem die Gotthardbahngesellschaft den Eintritt des technischen Personals des Mont Cenis in den Vertrag erklärt hat, stattgefunden haben, so wird der Schweizerische Bundesrath nach Einsicht eines Antrages der Direktion der Gotthardbahn hierüber massgebende, für Herrn Louis Favre und das technische Personal des Mont Cenis verbindliche Beschlüsse fassen. Gegen diese Beschlüsse ist keinerlei Weiterziehung zulässig.

Alles was während der Frist von 4 Wochen, binnen welcher sich die Gotthardbahngesellschaft über den Eintritt des technischen Personals des Mont Cenis in den Vertrag zu erklären hat, und während der weiteren Frist von einem Monate, binnen welcher nach erfolgtem Eintritte eine Verständigung zwischen diesem Personale und Herrn Louis Favre über die Art des Geschäftsbetriebes Platz zu greifen hat, von Herrn Louis Favre zum Zwecke der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages vorge-

nommen sein wird, ist von dem technischen Personale des Mont Cenis, falls es in den Vertrag eintritt, ohne Weiteres als für dasselbe verbindlich anzuerkennen und gutzuheissen.

Art. 14.

Alle und jede Streitigkeiten, welche zwischen der Gotthardbahngesellschaft und Herrn Louis Favre in Folge dieses Vertrages oder aus welchen Gründen auch immer entstehen möchten und welche nach Mitgabe der jeweiligen Bestimmungen der Bundesverfassung und Bundesgesetzgebung an das Schweizerische Bundesgericht gezogen werden können, sind demselben zur Beurtheilung in erster und letzter Instanz zu unterbreiten.

Streitigkeiten zwischen den Kontrahenten des gegenwärtigen Vertrages, welche gemäss den jeweiligen Bestimmungen der Bundesverfassung und Bundesgesetzgebung nicht vor das Bundesgericht gebracht werden können, sollen der erst- und letztinstanzlichen Beurtheilung des Obergerichtes des Kantons Luzern unterstellt werden.

Soweit das Bundesgericht nach Massgabe der Vorschriften des gegenwärtigen Artikels zu urtheilen berufen ist, soll es ersucht werden, seine Entscheide nach Massgabe der Luzernischen Gesetzgebung zu treffen.

Den Bestimmungen dieses Artikels gegenüber werden diejenigen der Artikel 11, 12 und 13 vorbehalten.

Der gegenwärtige Vertrag soll mit seinen Beilagen (Art. 2) in zwei Exemplaren ausgefertigt werden und es ist jedem der beiden Kontrahenten eines derselben auszuhändigen.

Luzern den 7. August 1872

Namens der Direction der Gotthardbahn

Der Präsident

Escher

L. Favre

Der erste Sekretär

Schweizer

*Originalbestätigung des Vertrags betreffend die Anschließung des grossen Gottfardthunnels
von beiden Kontrahenten unterzeichnet.
Luzern, den 7. August 1872.
Namens der Direction der Gotthardbahn
Der Präsident:*
H. Escher
Der erste Sekretär:
V. Schweizer
L. Favre

Bedingnisheft ...

Nicht minder präzise als der Vertrag sind auch dessen Beilagen abgefasst worden. Das Bedingnisheft beginnt mit der Feststellung, dass der Unternehmer «die Herstellung des Gotthardtunnels vollständig auf seine Gefahr und lediglich gegen Vergütung der im Verträge festgesetzten Einheitspreise auf Ausmass» übernimmt. Diese Einheitspreise vergüten auch «alle Anstalten und Einrichtungen, welche der Unternehmer ... nöthig findet». Damit sind alle fixen und beweglichen Teile gemeint: Wasserfassungen, -zuleitungen, Luftkompressoren, Luftleitungen, Bohrmaschinen, Gerüste, Dienstbahnen, Werkstätten, Magazine, Arbeiterwohnungen, Spitäler, Werk- und Lagerplätze ... Abgegolten sollen auch alle Kosten sein, die dem Unternehmer aus Zufälligkeiten und Unvorhergesehenem entstehen können, einschliesslich der Probleme aus Geologie, Wasservorkommen, Erdbeben, Krieg, Streik ...

Favre wurde verpflichtet, in «Göschenen und Airolo gut eingerichtete Krankenhäuser mit eigenen Aerzten herzustellen, auch stets Ambulancen bereit zu haben». Er musste für Verunfallte und Hinterlassene sorgen und dazu von ihm und den Arbeitern hälftig finanzierte Kranken- und Hilfskassen einrichten.

Umgekehrt hatte die Gotthardbahngesellschaft das Recht, «die Arbeiten in der ihr zweckmässig scheinenden Weise» zu überwachen. Das aber, ohne jede «Verantwortlichkeit für die vorschriftsmässige Herstellung der Arbeiten» zu übernehmen.

Weil der Unternehmer auch nach Abnahme des Tunnels «während weiterer zwei Jahre für gute Arbeit und gutes Material» haften sollte und «alle eintretenden Schäden» zu übernehmen hatte, musste Favre während der Garantiezeit mit einer halben Million

Franken bürgen. Dass die Bauleitung «nach Anhörung des Unternehmers ... bestimmen (wird), ob eine Ausmauerung und nach welcher Konstruktion und in welcher Stärke sie ausgeführt werden solle», ist das eine. Dass aber der Unternehmer dann «für deren Dauerhaftigkeit haftbar» gemacht wurde und für zu schwache Mauern nicht entschädigt werden sollte, ist das andere. Es zeigt, wie sich die Gotthardbahngesellschaft mit diesem Vertragswerk «mit Netz und doppeltem Boden» abgesichert hat.

... und Kostenanschlag

Im «Kostenanschlag» wurden die Arbeiten für den ganzen Tunnel nach den im Vertrag festgelegten Einheitspreisen minutiös berechnet. Für den nicht definierten Teil der Ausmauerung wurde die Annahme getroffen, dass die Menge des auf der ganzen Tunnellänge benötigten Quadermauerwerks 40 000 Kubikmeter betrage und dass dessen Sichtfläche 60 000 Quadratmeter ausmache, ferner seien 30 000 Kubikmeter gewöhnliches Mörtelmauerwerk erforderlich, und von den Nischen bräuchten deren 120 eine Mauerung. Die unter diesen Annahmen zustandegekommene Rechnung der dritten Vertragsbeilage weist einen Totalbetrag von 47 804 300 Franken aus. Eine Schweizer Bank hat im Jahr 2003 diese Summe nach der Konsumentenpreisindex-Entwicklung seit 1872 hochgerechnet und mit gut 345 Millionen Franken beziffert.

Beginn mit einem Fest

In absolut blindem Vertrauen hat Louis Favre diesen Vertrag am Mittwoch, 7. August 1872, in der Zürcher Bahnhofstrasse 46 unterschrieben. Das ihm in deutscher Handschrift und deutscher Sprache vorgelegte Dokument konnte er selbst weder lesen noch verstehen. Favre hat keinen Be-

Société Genevoise des Amis de l'Instruction
FÊTE CHAMPÊTRE
DE LA SOCIÉTÉ
DIMANCHE 11 AOUT COURANT
à Plongeon

CAMPAGNE DE M. L. FAVRE

Prix de la carte

**7 francs pour les sociétaires; 8 francs pour les étrangers présentés
 par un membre**

**MM. les souscripteurs pourront retirer leur carte de fête les jeudi;
 8 et vendredi 9, de 8 à 10 heures du soir, au local, où est déposé
 une liste d'inscription.**

6049

*Noch vor Vertrags-
 unterzeichnung liess
 Louis Favre zum Tanz
 im Freien einladen.
 Motto: Was nichts
 kostet, ist nichts wert.*

rater beigezogen. Darum konnte er auch nicht prüfen, ob das, was er unterschrieb, tatsächlich auch dem entsprach, was ihm der Gotthardbahn-Übersetzer Daniel Kaltbrunner Artikel für Artikel, Paragraph für Paragraph ins Französische übersetzt hat.

Favre hatte sein Ziel, den Gotthardauftrag zu bekommen, erreicht. Und er zweifelte nicht daran, diesen Vertrag auch erfüllen zu können, obwohl er mit den Artikeln 7 und 13 noch eine schwere Mont Cenis-Hypothek aufgebürdet bekam. Warum er da nicht auf dem in Art. 5 Gesagten beharrte? Das Bedingnisheft übertrug Favre die bedingungslose Verantwortung für alles und jedes, und dies selbst dann, wenn Dritteinwirken oder höhere Gewalt mit im Spiel waren. Favre war voller Zuversicht und Gottvertrauen. Gerade in solchen Fällen würde man ja froh sein um ihn und auf ihn zählen, statt ihn im Stich zu lassen. «On verra bien.»

Schon am 6. August lud ein Inserat im Journal de Genève zum Fest: Am Sonntag, 11. August, gab Louis Favre im Park seines Landguts «Plongeon» einen Ball, organisiert von der «So-

ciété Genevoise des Amis de l'Instruction». Diese Société diente der guten Genfer Gesellschaft als Kontaktforum. Sie organisierte dazu Vorträge und Soirées. Ihr Lokal hatte sie an der rue Bartholoni. Favre war bestimmt Mitglied dieser Société, in der sich kurz zuvor eine «Séction industrielle» gebildet hatte.



Léon Ribourt war von 1872 bis 1877 verantwortlich für die Druckluft-Bohrmaschinen und die Tunnelbelüftung. Ab 1878 arbeitete er beim Unternehmen Paul Pictet & Cie in Paris, in dessen Namen er 1900 die Aufzüge am Eiffelturm total erneuerte.

Ingenieur Ernest von Stockalper, 1873 von Colladon empfohlen, sollte bald eine der wichtigsten Stützen Favres werden.

Suche nach Mitarbeitern beginnt

Innert weniger Tage wusste wohl die halbe Welt, dass Louis Favre die schwere Aufgabe übernommen hatte, das damals grösste Einzelbauwerk dieser Erde zu bauen. Und diese Nachricht weckte auch überall Interesse. So kam es, dass schon wenige Tage später ein junger Mann bei Favre anklopfte, in der Hoffnung, Arbeit zu finden. Es war Maxim Vuillaume, der mit Grüßen und Empfehlungen von PLM-Direktor H. Delerue vorsprach. Überrascht über den einfachen Zugang und die offene Begegnung, kam der kurz zuvor in Paris als revolutionärer Hitzkopf Verurteilte mit Favre in ein offenes Gespräch. Zehn Jahre später berichtet er, Favre habe mit einem Lachen im Gesicht erklärt: «Es ist das erste Mal, dass ich mit den Deutschen (avec les allemands) arbeite. Noch be-

Ein Tunnelarbeiter mit Öllampe. Zeichnung von Joseph Nieriker.



vor ich dem Gotthard einen Pickel- schlag versetzt habe, sucht man mich mit Vertragsinterpretationen zu schikanieren. Wenn das so weitergeht, werden wir hübsche Händel haben.» Und dabei verstehe er von all diesem «Kauderwelsch (charabia)» nichts. Er hätte sich «davor hüten sollen...»

Favre engagierte Vuillaume und machte ihn zum Generalsekretär, seinem Mann für das Schriftliche, bis er ihn 1878 nach Varallo-Pombia delegierte, an die Spitze der von ihm initiierten Dynamit-Fabrik. 1882 wurde Vuillaume Direktor der Dynamit-Fabrik in Cengio.

Favre verpflichtete viele weitere ihm von früher bekannte Männer seines Vertrauens. Darunter war auch Stanislas Renaud als Leiter aller Zimmermannsaufgaben, vom Barackenbau bis zu den Tunnelspriessungen. Oder Léon Ribourt (1851–1920), Ingénieur de l'École Centrale, der 1892 dort eine Professur übernehmen sollte. Auf Empfehlung Colladons verstärkte ab 1873 Ernest von Stockalper (1838–1919) das Team der Favreschen Ingenieure. Von Stockalper war französischer Muttersprache, sprach akzentfrei

Deutsch und konnte sich in Italienisch gut verständigen. Er löste in Göschenen den Franzosen Lavoisot ab, der die Leitung in Altdorf übernommen hatte.

Sprachhürden mit Gerwig

Der Kopf der neu gegründeten und am 30. Dezember 1872 auch im Handelsregister eingetragenen «Entreprise du Grand Tunnel du Gothard, L. Favre & Cie» war mehrheitlich französisch. Die Unternehmenskultur war es durch und durch.

Und das machte den Kontakt mit der Gotthardbahngesellschaft nicht einfach: Gerwig etwa, der Oberingenieur der Gotthardbahngesellschaft, war aus Karlsruhe (Baden) und damit ein Deutscher, und seine Weltanschauung war entsprechend geprägt. Obschon Gerwig als 17-Jähriger während zweier Jahre Französisch-Lektionen «mit vorzüglichem Fleiss» und «bei sehr gutem Erfolge» besucht hatte, waren Favre und er in Gesprächen auf einen Dolmetscher angewiesen. Ob er das 22 Jahre zuvor am Gymnasium Gelernte verloren hatte oder ob er die Sprache des soeben be-



siegten Feindes nicht mehr verstehen wollte? Immerhin hatte der Friede von Frankfurt die französische Grenze bei Karlsruhe um rund 100 Kilometer zurück versetzt, die Distanz zum Frankophonen also wortwörtlich vergrössert.

*Maschinist A. Dürr,
beschäftigt beim
Kompressoren-Haus.*