

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 Grosse Tunnel
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>

Der Grosse Tunnel

Schon bevor die eigentlichen Tunnelbauarbeiten vergeben worden waren, hatte die Gotthardbahn in Göschenen begonnen, den offenen Voreinschnitt freizulegen. Am 28. Juni 1872 erreichte der Kleinakkord von Giacomo Battista den Felsen, so dass der Berg mit Handbohrung angeschlagen werden konnte. Am 4. Juni waren die ersten 5 Meter eines Sohlenstollens ausgebrochen. Diese Vorarbeit sollte der «Machine Tunnelling Company» in London Gelegenheit geben, im harten Göschener Gneis ihre neuartige Diamantbohrmaschine zu demonstrieren. Weil jedoch ausser einzelnen Kisten, die in Luzern gelandet waren, aus London nichts eingetroffen ist, wurde die Vereinbarung mit der englischen Gesellschaft hinfällig. Im «Rennen um den Zuschlag» mussten die Engländer ausscheiden.

Die Arbeiten wurden danach mit bis zu fünfzig Mann und von Hand fortgeführt. Erst am 30. September wurde der Ort des Tunnelportals erreicht, weil die Gotthardbahn Battista so schlecht entlohnte, dass er damit sein Auskommen nicht fand und die Arbeit vorübergehend ruhen liess.

Auf der Südseite wurden die Regiearbeiten für den Voreinschnitt zum Richtungstunnel den Gebrüdern Delucchi übertragen und am 2. Juli begonnen.

Kautio aus vielen Quellen

Inzwischen, am 17. August, hatte Favre die vertraglich festgelegte Kautio bei der Kasse der Gotthardbahngesellschaft hinterlegt. Es waren Wertschriften seiner Kommanditäre, der Freunde der ersten Stunde. Sie kamen von Colladon, Ador, Roget und Che-



*Idyllisiertes Bild
des Tunnelportals
Göschenen, kurz
nach dem Anschlag.
Rechts eine «Osteria».*

nevière, aber auch von weiteren gutsituierten Investoren; meist Westschweizern wie etwa den Herren Jean-Jacques Mercier (1826–1903), Renevier, Guisan, Muret und Curchod. Daneben stammten sie aber auch von Anlegern aus Frankreich. Und unter den Papieren im Wert von 8 Millionen Franken lagen solche für weniger als einen Zehntel des Betrags aus dem eigenen Portefeuille. Gut war es, Freunde und Wohlgesinnte zu haben, muss sich Favre gesagt haben. Geld war offensichtlich auch in Europa nicht allzu knapp: Die Anleihe Frankreichs über 3,5 Milliarden Francs war zustande gekommen. Den Banken waren insgesamt 41 Milliarden angeboten, die Anleihe also 12-fach überzeichnet worden! In Favre keimten Hoffnungen, seine Terrains in Frankreich würden an Wert gewinnen. Und das wiederum war ein gutes Signal mit Bezug auf die in Artikel 8 des Gotthardbau-Vertrages stipulierten künftigen Taxationen.

Auf Antrag von Präsident Escher stimmte der Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft dem Bauvertrag ebenfalls zu, so dass ihn am 23. August – gestützt auf ein Gutachten Kollers – der Bundesrat ebenfalls genehmigen konnte.

Private und unternehmerische Arrangements

Unverzüglich begann Favre, sich am Gotthard einzurichten. Seine Büros siedelte er in Altdorf an. Dazu kaufte er am 14. November 1872 von Franz Käslin das nach dem Dorfbrand von 1799 wieder errichtete stattliche Gebäude an der Gotthardstrasse 3. Etwa zur gleichen Zeit mietete Favre in Luzern ein einfaches Landhaus beim Urner Hof, im Goppismoos (heute Friedentalstrasse 45). Hier konnte er seiner Marie-Louise Cellérier und seinem Sohn eine Möglichkeit bieten, in



Gotthardstrasse 3, Altdorf: Sitz der Unternehmung L. Favre & Cie von 1872 bis 1875, dann Sitz des Baubüros Flüelen–Göschenen, heute Domizil der Korporation Uri.

der Nähe zu sein, und hier wollte er für die Bauzeit am Gotthard sein Zuhause haben. Nicht im streng katholischen Altdorf. Seine Lebensweise hätte dort wohl niemand verstanden.

Mühseliger Baubeginn

Die eigentliche Arbeit begann in Airolo am 29. September, in Göschenen gar erst am 12. Oktober, und zwar mit Umstell-Arbeiten vom Sohlen- auf den Firstvortrieb. Früher waren die von der Gotthardbahn in Regie vergebenden und in deren Verantwortung liegenden Voreinschnitte nicht bereit. Dies, obwohl laut Vertrag die Baufrist am 23. August zu laufen begann.

Privater Wohnsitz von Louis Favre für sich und seine Freundin im Goppismoos, Luzern. Aufnahme 2007.



Portal des Richtstollens in Airolo, kurz nach dem Anschlag. Vermesser mit Theodoliten, Ingenieure und Tunnelarbeiter. Das x kennzeichnet Franz Vital Lusser, sitzend mit Hut.

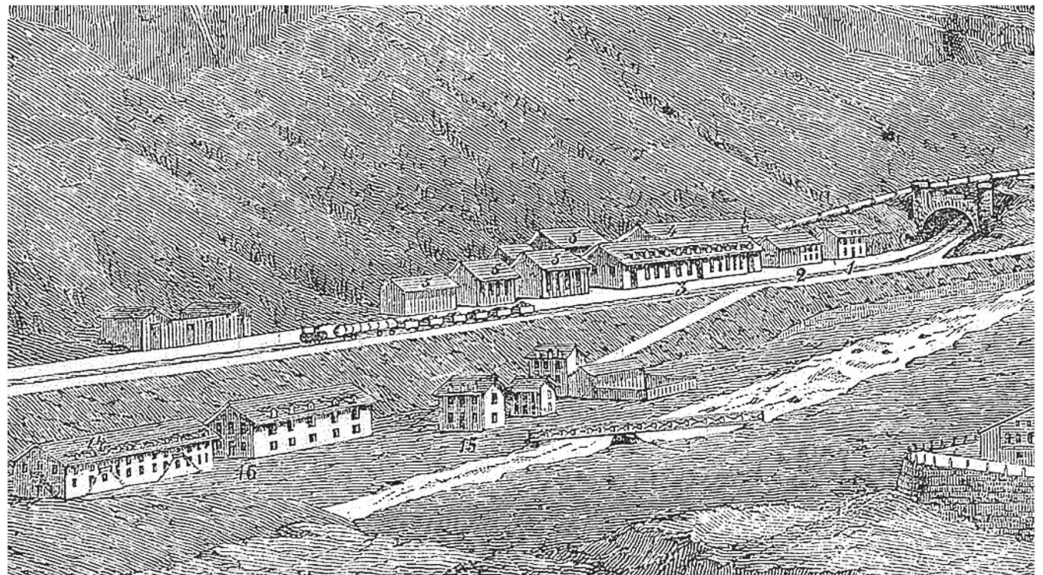


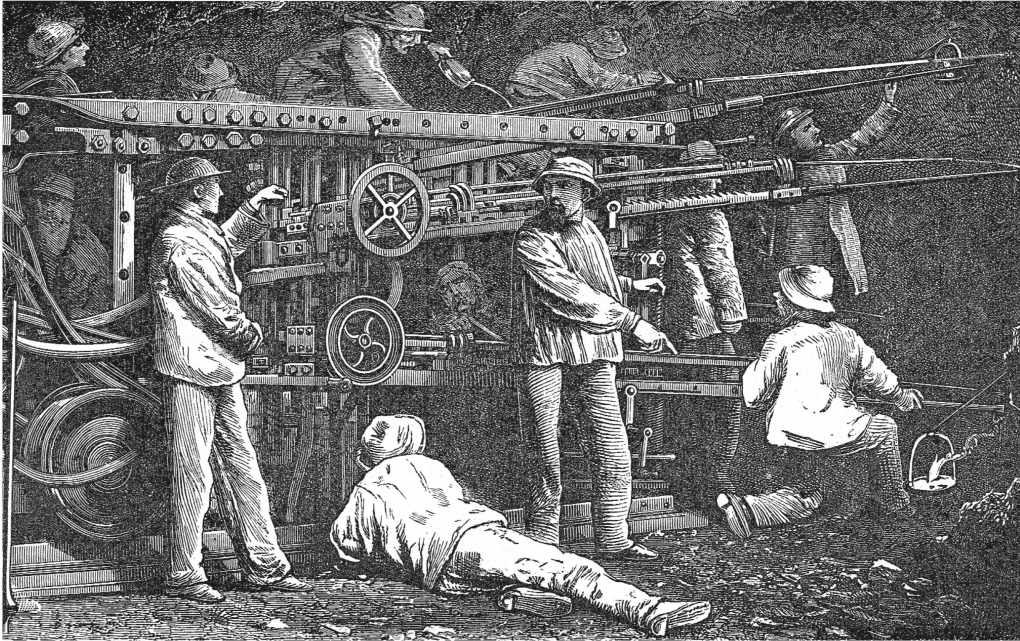
In Göschenen entstanden ein Maschinenhaus, die Reparaturwerkstätte, eine kleine Schmiede, Zufahrtswege, ein Fusssteg, ein Pulverhaus und eine Hütte zum Vorwärmen von Dynamit sowie ein Dienstgebäude für die Bauleitung vor Ort. Am Voreinschnitt hatte Battista das Handtuch geworfen, weil die Entlöhnung seinen Aufwand nicht zu decken vermochte. Zudem erschwerte der begonnene Vortrieb an der Sohle den Anschlag im First. Deshalb konnte der eigentliche Tunnelbau erst am 24. Oktober beginnen.

Zwar war Gerwig mit dem Wechsel zum Firststollenvortrieb nicht einverstanden, doch wusste sich Favre mit Art. 5 des Vertrages souverän im Recht.

In Airolo wurde der Firststollen einen Monat früher angeschlagen. Doch Wassereinbrüche bremsten den rasanten Start schon nach 23 Metern. Am 5. Oktober begann der Sprengvortrieb mit Pulver. Und dann wurde der Kampf mit dem Wasser härter und härter. Ein Problem, das Louis Favre im Süden fortan immer, wenn auch

Neue Gebäude in Göschenen: Vom Tunnelportal nach links: 1 Büro Favre, 2 Kompressor-Haus, 3 Reparaturwerkstätten; dahinter: 4 neues Kompressoren-Gebäude; links: 5 Werkzeug-Lager. Davor: 14 Arbeiter-Wohnhaus, 15 Kantinen. Von da Fussgängersteg über die Reuss. Oberhalb des Tunnelportals die Wasser-Druckleitung, davor der Weg zur Gotthardstrasse.





*Bohrmaschine
Sommeiller im
Einsatz im Mont
Cenis.*

mit unterschiedlicher Heftigkeit, treu bleiben sollte. Der Materialtransport geschah anfänglich mit Schubkarren, weil man vergessen hatte, Befestigungsmittel für die Schienen zu ordern. Erst ab 17. November rollten die Züge der Dienstbahn.

Nochmals: Mont Cenis

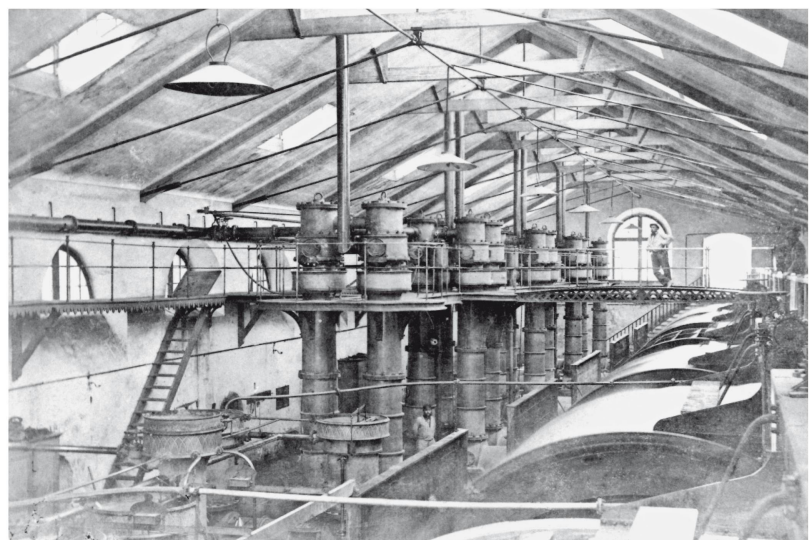
Artikel 6 des Vertrages verpflichtete Favre dazu, Material, das beim Bau des Mont Cenis-Tunnels verwendet worden war, zu übernehmen. Aber welches Material? Die Inventarliste, die der Bundesrat Mitte September endlich zustellte, war unvollständig. Was lag denn noch in Modane?

Zusammen mit Colladon und Théodore Turrettini (1845–1916), dem Werkleiter der Société des instruments de physique in Genf, der selber an einer Gesteinsbohrmaschine tüftelte, reiste Favre nach Modane. Das kostete Zeit, die ihm am Gotthard fehlen sollte. Doch Favre wollte vor allem die am Mont Cenis liegenden Guss- und Eisenrohre für Wasser- und Druckluftleitungen erwerben. So schnell wie möglich, denn rascher liessen sich nirgendwo Rohre auftreiben. Dass er dazu veraltete, unbrauchbare Bohr-

maschinen vom System Sommeiller und weitere zweifelhafte Gerätschaften miterwerben musste, kostete ihn gutes Geld, total um 630000 Franken.

Gut, dass Escher ein Einsehen hatte und wenigstens 40000 als Inkonvenienz-Anteil zulasten der Gotthardbahn übernahm. Weniger gut, dass nur das brauchbare Material auf das Konto der Installationen gebucht wurde, und das unbrauchbare direkt von Favre zu bezahlen war. Und Escher lenkte auch nur zur Hälfte ein: Belastung ja, aber Tilgung in Monatsraten, innerhalb eines Jahres. Immerhin war erfreulich, dass die Mont

*Maschinensaal mit
stehenden Pumpen,
Typ Sommeiller in
Bardonecchia.*



Cenis-Ingenieure offiziell darauf verzichteten, zur Hälfte in die Rechte und Pflichten des Vertrages mit der Gotthardbahngesellschaft einzutreten. Favre blieb also alleiniger Unternehmer, alleiniger Herr und Meister im Gotthardtunnel. Das aber hinderte ihn nicht, gute Leute vom Mont Cenis einzustellen. Allen voran Camille Ferroux, den Werkstattchef und Tausendsassa in Sachen Bohrmaschinen.

Entente aimable? Nein!

Trotz dieser positiven Aspekte nahm Favre Anstoss daran, dass er nicht rechtzeitig hatte anfangen können und dass er Schrott hatte kaufen müssen. Am 3. Dezember 1873 forderte er

finden. Sie wurde von Bundesrat Emil Welti (1825–1899) geleitet. Neben Welti und dem Gotthardbahn-Inspektor Koller waren dabei: für die Gotthardbahn Präsident Escher, Vizepräsident Josef Zingg (1828–1891) und Oberingenieur Gerwig sowie Favre mit Roget und Colladon. Man einigte sich, dass Favre das in Artikel 10 verlangte Arbeitsprogramm erstelle, als Stichdatum der 1. Oktober 1872 gelte und dass die Gotthardbahn Favre 4 Millionen Franken für Maschinen, Geräte und Einrichtungen vorzuschliessen habe. Der Betrag war mit 5 Prozent zu verzinsen und nach Vollendung des Tunnels zurückzuerstaten. Im Übrigen wurde Favre verpflich-

Spuren der Wasserfassung der Reuss in der Schöllenschlucht, aufgenommen 1952.



bei Escher schriftlich, dass der 1.11.1872 als Baubeginn-Termin anerkannt werde. Dies, weil er nicht nur erst später habe beginnen können, sondern auch, weil er zudem Zeit verloren habe mit der Mont Cenis-Aktion. An Silvester kam die Antwort. Kurz und bündig: Nein. Damit war Porzellan zerschlagen, das zu kitten den Parteien nicht mehr gelingen sollte. Postwendend schlug Favre am 2. Januar 1874 vor, im Gespräch eine «entente aimable» zu finden.

Die entsprechende Konferenz sollte erst am 19. Juni 1874 in Bern statt-

tet, den Vollaussbruch auf 600 Meter an die Stollenbrust heranzuführen. Bei grösserem Rückstand sollten ab 1. August 1875 die Abschlagszahlungen für den Richtstollen suspendiert werden.

Maschinelles Bohren im Norden

Colladon hatte Dampfmaschinen bestellt, damit die zum maschinellen Bohren nötige Druckluft möglichst bald erzeugt werden konnte. Denn zu warten, bis die Wasser der Gotthardreuss und der Tremola gefasst und



*Gustave Séguin,
Werkführer in Airolo,
und seine Mitarbeiter.
Bild von 1880.*

hergeleitet und die Kompressorenhäuser samt Maschinen bereit waren, wollte und konnte Favre nicht.

In Göschenen rauschte die Gotthardreuss durch die Schöllenen. Die Aufgabe, unterhalb der Gotthardstrasse dieses Wasser etwa 80 m über Tunnelniveau zu fassen, konnte am 23. September 1873 beendet werden. Ein 135 Meter langer Kanal führte in ein Ausgleichsbecken, wo sich Kies und Sand ablagern konnten. Vom Ausgleichsbecken führte die Druckleitung ins Turbinenhaus. Ab dem 8. Oktober lieferten zwei Turbinen von Escher, Wyss & Cie in Zürich über sechs Kompressoren von Roy in Vevey die nötige Bohrkraft für die Maschinen von Dubois & François (Hersteller Dubois und Albert François, belgischer Ingenieur). Die dritte Turbine war im Bau. Hoffnung machten die schnelleren McKean-Maschinen; sie arbeiteten mit doppelter Schlagzahl. Zudem wurden Warrington-Maschinen erprobt, und Ferroux war dabei, eine noch bessere Maschine zu entwickeln. In Airolo tat es ihm der Werkführer Gustave Séguin gleich.

Energiemangel im Süden

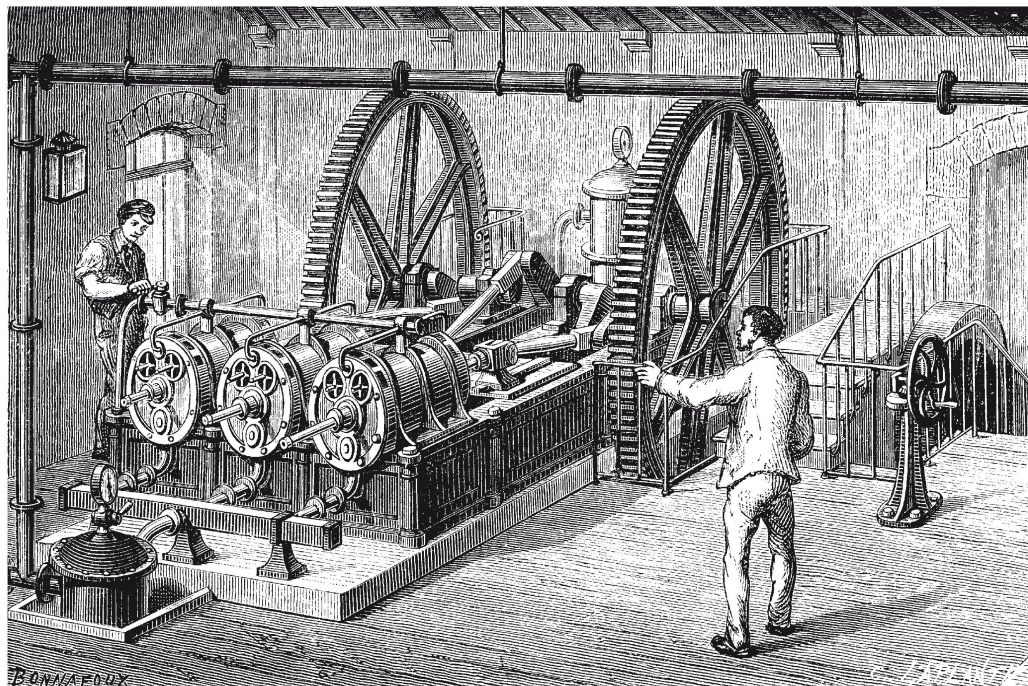
Anders präsentierte sich die Lage in Airolo. Das wenige Wasser der Tremola machte die Nutzung eines mög-

lichst hohen Gefälles erforderlich, um die nötige Kraft zu gewinnen. Und das waren 165 Meter, damals ein Rekord! Die Leitung aus Mont Cenis-Rohren mass 840 m. Am 23. Oktober 1873 wurden die Bohrmaschinen erstmals von hydraulisch erzeugter Druckluft angetrieben. Die Dampfmaschinen blieben (zum Glück) auf Reserve, denn bereits im ersten Winter versiegt die Tremola. Die schon im Gutachten Beckh-Gerwig erwähnten und in der Ausschreibung der Gotthardbahnunternehmung für die Tunnelarbeiten explizit zugesicherten Kräfte versagten! Eine Vertragsverletzung, die der Jurist Escher im Vertrag, Arti-

*Göschenen:
Tunnelportal und
Druckleitung. Links
Bürohaus im Bau.
Im Vordergrund ein
provisorischer Zu-
gangssteig über die
Reuss.*



*Kompressoren-System
Colladon in Airolo.*



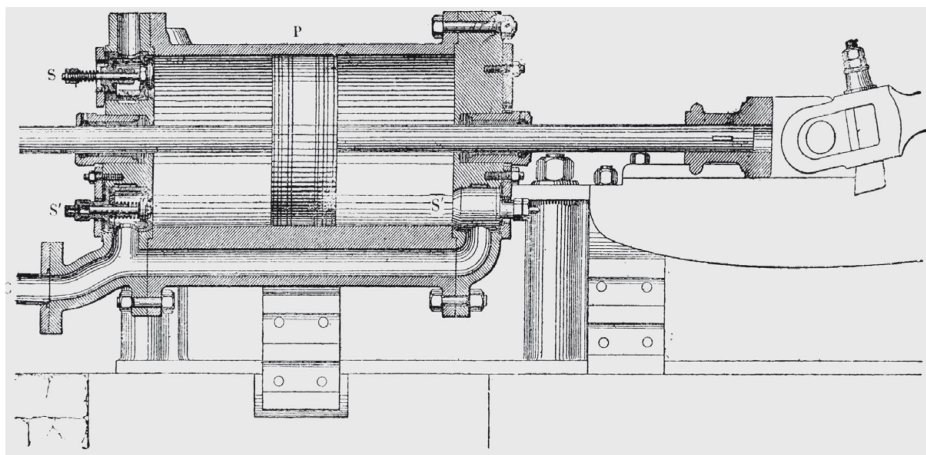
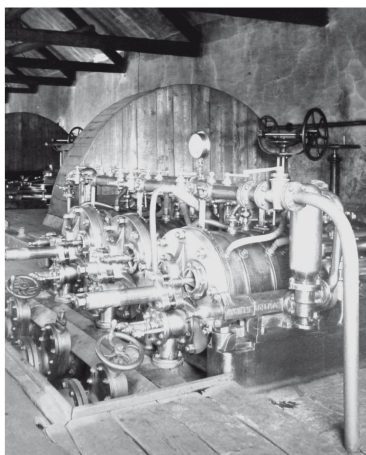
*Bild links:
Kompressorenhalle in
Göschenen.*

*Bild rechts:
Funktionsprinzip der
schnell laufenden Col-
ladon-Kompressoren:
Der Kolben P saugt im
Hub über Ventil S
Frischluft an, die er
beim Rücklauf kom-
primiert und durch
die Auslassventil S' in
die Druckleitung C
presst.*

kel 7 und im Bedingnisheft geschickt mit dem gleichen Satz wie «Erdbeben» oder «Bergstürze» als Hinderungsgrund für das zeitgerechte Vollenden des Werks wegbedungen hatte. Dabei liess sich ohne die als Randbedingung vorausgesetzte Energiequelle beim besten Willen nicht arbeiten!

Und Favre? Er sah sich gezwungen, 1874 mit Zusatzinvestitionen auch das Wasser des Tessin herzuleiten. Dazu behinderte noch Schneefall die Arbeit. Das schwache Gefälle des Bedrettotales erforderte eine 3,5 km entfernte Wasserfassung beim Dorf Fontana, in 1256 m Höhe, und eine entsprechend lange Zu- und Drucklei-

tung. Und das brachte trotz all dem nur eine mit halbiertem Wasserdruck von 90 m Gefälle arbeitende Turbinenanlage. Dass im folgenden Winter die Lawinen just dieser teuren Leitung arg zusetzten, setzte nicht zuletzt und erneut auch Favre zu. Denn ohne Wasser standen die Turbinen still. Wochenlang ruhten die Bohrmaschinen, setzte die Belüftung aus. Das blockierte den Vortrieb und lähmte die Druckluftlokomotiven. Und dies alles, obwohl die Gotthardbahngesellschaft in der Ausschreibung «zu jeder Zeit hinreichend Wassermenge und Gefälle» zugesichert hatte. Ja, die fehlende Kraft ging als «höhere Gewalt»





Die Arbeit vor Ort war im engen Stollen weit weniger komfortabel als H. v. Muydens Darstellung ahnen lässt.

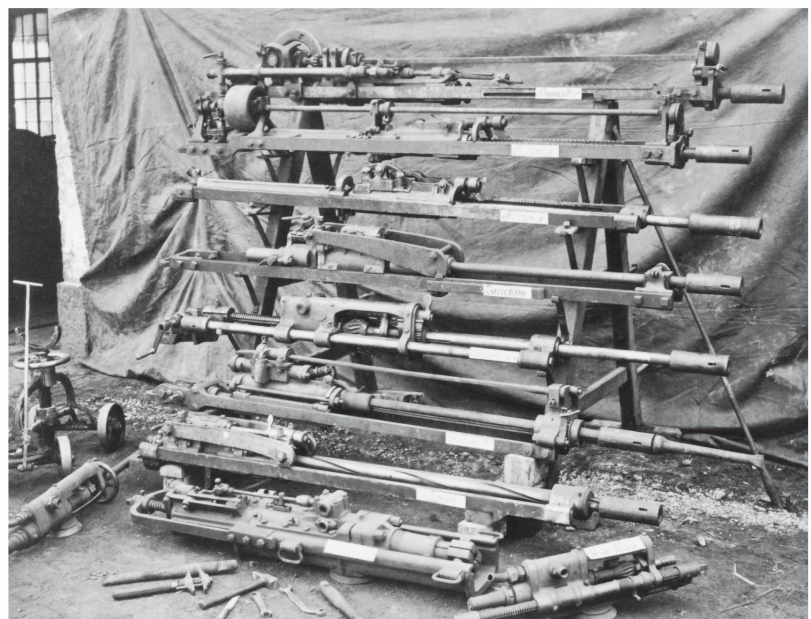
zu Lasten Favres. So wollte es das von ihm unterschriebene Bedingnisheft.

Favres Entscheidung für den Vortriebsstollen

Ab Baubeginn waren sich Gerwig und Favre nicht einig über die anzuwendende Tunnelbaumethode. Während Favre – nicht zuletzt auch gestützt auf Art. 5 des Vertrages – auf belgischem Vortrieb im Scheitel beharrte, liess Gerwig Battista in Göschenen den Tunnel an der Sohle anschlagen. Heutige Tunnelbaufachleute neigen zu Gerwigs Einschätzung, weil dabei der Entwässerung mehr Sorgfalt zukommen kann, weil die Dienstbahngleise nur einmal verlegt werden müssen. Eindringendes Wasser gilt als Feind Nummer eins im Tunnelbau. Interessant ist, dass im Mai 1875 der von Gerwig selbst als Inspektor für alle Tunnelbauten eingestellte Jakob Kauffmann (1828–1913) eine Broschüre über den Gotthardbau publizierte, in der er Favres Vorgehen in allen Teilen verteidigte. Kauffmann war als Ingenieur, der sich im Hauen-

stein- und im Bözberg-Tunnel bewährt hatte, überzeugt, dass es nicht möglich gewesen wäre, die beim Sohlenvortrieb nötigen zahlreichen Aufbrüche in die Kalotte ausreichend zu belüften. Dieser Aufbrüche wegen wären zusätzliche Baustellen entstanden, was die Logistik im Tunnel hätte komplexer werden lassen, so dass gegenseitige Behinderungen nicht hätten vermieden werden können. Die

Verschiedene am Gotthard verwendete Bohrmaschinen. Von oben nach unten: Sommeiller, Ferroux, verbesserte Ferroux, Tourrettini, Mac Kean, Dubois, Seguin und Burleigh.

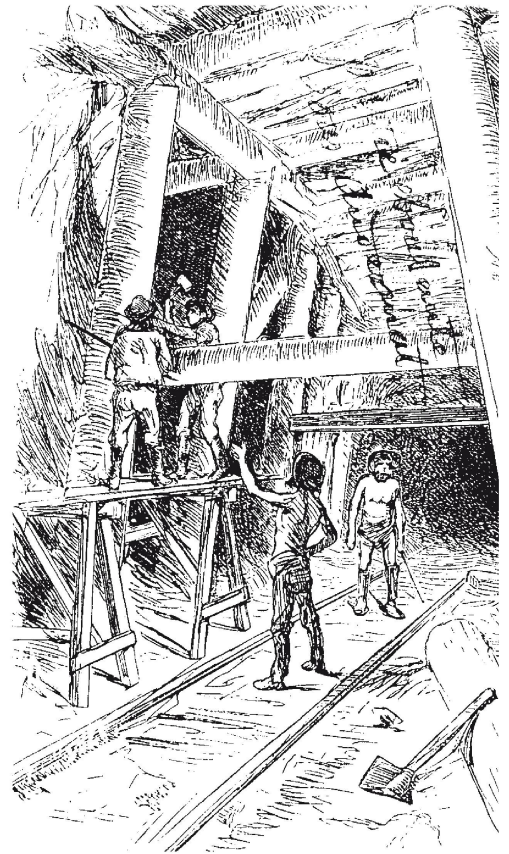


Holzeinbauten, hier in der «partie eboulante sous Andermatt», der Druckpartie bei Tunnelkilometer 2,8 von Göschenen.

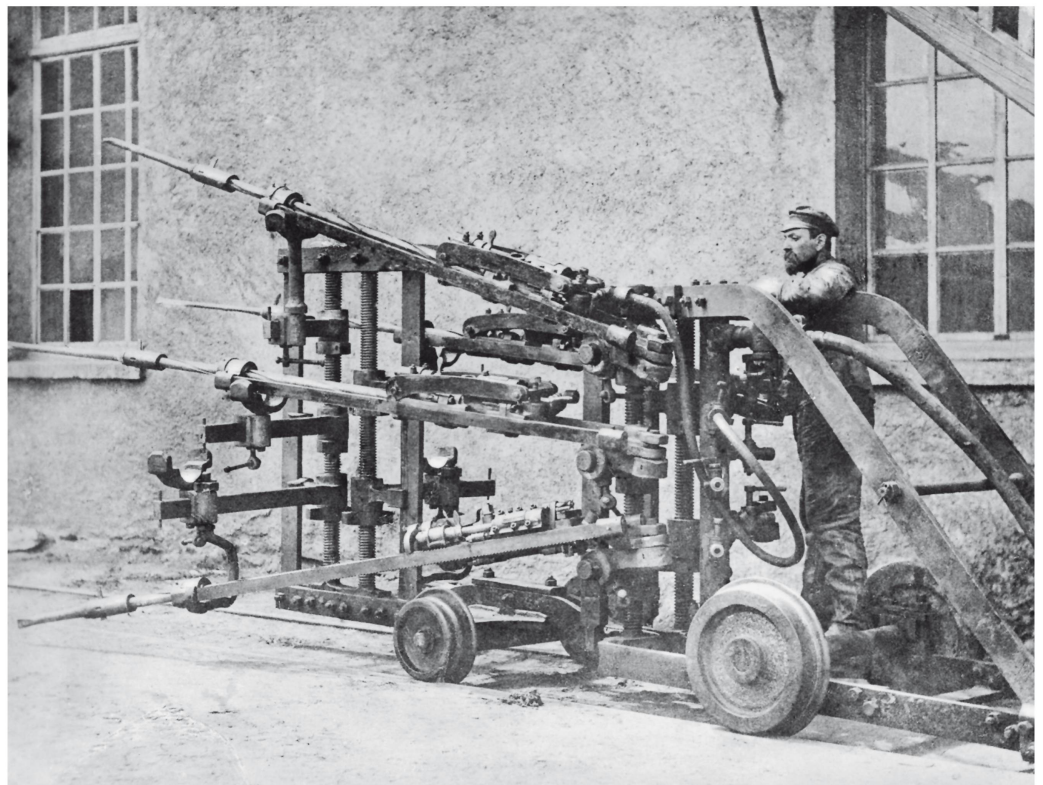
grossen Wassereinbrüche im Süden führten 1875 zum Entscheid, das Gefälle des Tunnels auf der Südseite von eins auf zwei Promille zu erhöhen. Deshalb musste der First auf der bereits aufgefahrenen Strecke erhöht werden, was Anpassungen an den Einbauten erforderte: eine aufwendige Zusatzarbeit, die wertvolle Zeit kostete.

Schwierige Bedingungen

Dem Firststollenvortrieb mit einem Querschnitt von etwa sieben Quadratmetern sollten in bestimmten Abständen die Arbeiten zur Erweiterung folgen: zunächst in der Kalotte, dann zum Abteufen des Sohlenschlitzes, für die beiderseitigen Strossenabträge, das Ausheben des Abwasserkanals und letztlich – sofern nötig – zur teilweisen oder vollen Ausmauerung. Mit Rücksicht auf die Wurfweite von Dynamit-Sprengungen sollten diese Abstände von Angriffsort zu Angriffsort je um die 300 m betragen. Favre sah seine erste Herausforderung jedoch im Hauptvortrieb. Einmal, weil er für



diesen am besten bezahlt wurde, dann aber auch, weil er mit jedem Meter mehr Gewissheit über die Geologie und damit auch mehr Planungssicherheit gewann. Und letztlich auch,



Bohrmaschinen-Lafette mit B. Gervasoni, dem nachmaligen Werkführer in der Gotthardbahn-Werkstätte Bellinzona.

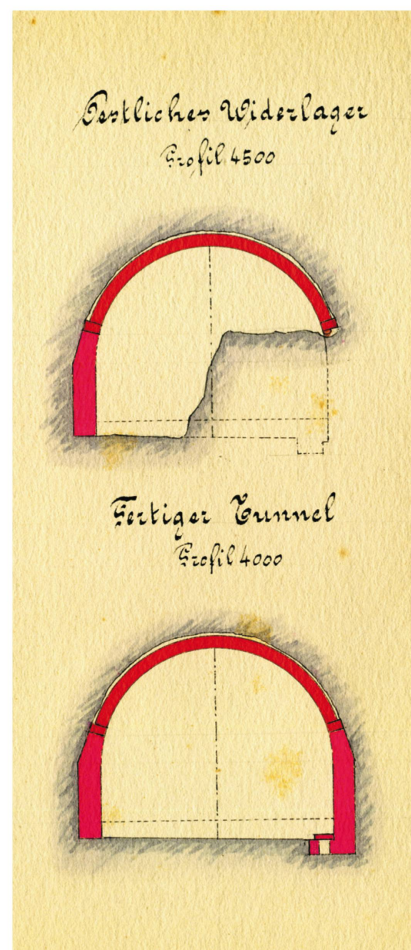
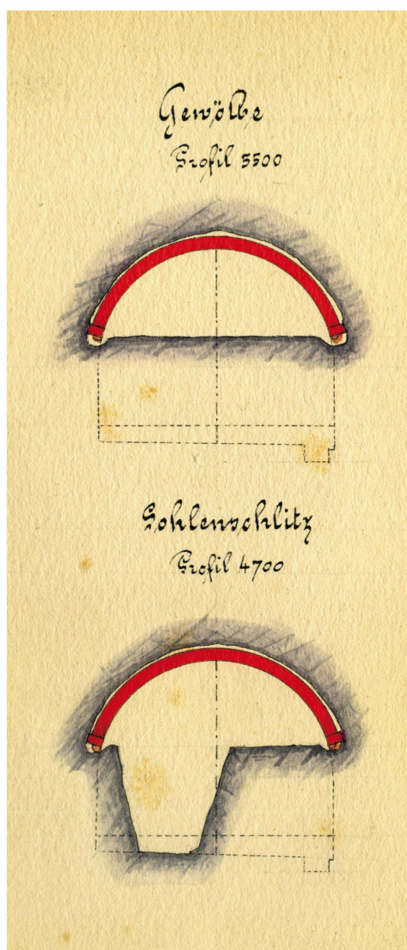
weil es der Hauptvortrieb ist, der den Durchbruch bringt, und der darum – namentlich bei Energiemangel – Priorität verdient. Die Erweiterung des Tunnels gelingt auch wesentlich leichter, weil der Fels da – im Gegensatz zum Vortrieb – nur nach drei oder zwei Seiten hin verspannt ist.

Zusatzverträge

So kam es, dass Favre, gemessen an den Vorstellungen der Gotthardbahndirektion, mit der Tunnelerweiterung arg in Verzug geriet, derweil die Firststollen allen Widrigkeiten zum Trotz (Druckpartie im Norden bei km 2,8, Wassereinbrüche mit bis zu 350 Liter pro Sekunde im Süden) relativ gut vorankamen. Die Gotthardbahngesellschaft beharrte auf der Vereinbarung, dass der Vollaussbruch dem Firststollen nach maximal 600 m folgen müsse. Solches Drängeln belastete Favre, denn er fühlte sich nach Artikel

4 und 5 des Vertrages berechtigt, selber zu entscheiden, was recht und tunlich sei. Wieder verlangte Favre Änderungen. Zwar regelte ein Zusatzvertrag am 21./25. September 1875 die strittigen Punkte des Bauprogramms, der Zahlungsmodalitäten und der Investitionen in Anlagen, Röhren und Transportmittel. Damit waren die Differenzen allerdings nicht ausgestanden. Es sollten noch vier weitere Zusatzverträge nötig werden. Der zweite, vom 6. Februar 1877, reduzierte die Kautionsumme um 1,5 Millionen Franken. Der dritte, datiert vom 3. April 1877, und der vierte Zusatzvertrag vom 14. April 1879 betrafen bautechnische Details. Drei Wochen später, am 5. Mai 1879, wurde Zusatzvertrag fünf unterzeichnet. Er sprach Favre weitere Nachbesserungen zu: So stellte die Gotthardbahn in Aussicht, die für den späteren Betrieb dienlichen Anlagen zu übernehmen

Vorgehen zur Erweiterung des Firststollens. Skizzenfolge Stand Seite Airolo bei Favres Tod 1879. Die Zahlen geben die Meter an ab Südportal. Der Firststollen war bis Meter 6585,9 ausgebrochen.



Wilhelm Hellwag aus Eutin, Oberingenieur der Gotthardbahn von 1875–1879.



und auf die Rückzahlung von Vorschüssen zu verzichten. Im Gegenzug verpflichtete sich Favre, seine Klage beim Bundesgericht zurückzuziehen.

Differenzen mit der Gotthardbahn

Bevor diese Zusatzverträge die Wogen glätten konnten, belasteten die erwähnten und andere Meinungs-differenzen sowie die Sprach- und Mentalitätsunterschiede zwischen Oberingenieur und Bauunternehmer das Klima. Weil zudem enorme Kostenüberschreitungen im Tessin auch das Verhältnis des Oberingenieurs zur Gotthardbahngesellschaft abgekühlt hatten, legte Escher Gerwig den Rücktritt nahe. Gerwig demissionierte am 16. Februar 1875 und die Gotthardbahndirektion genehmigte diesen Schritt am 7. April. Mit 100 000 Franken Abgangsentschädigung räumte er sein Büro in Zürich, um sich der Badischen Politik und als Badischer Baudirektor dem Projekt der Höllentalbahn zuzuwenden. Das war eine stolze Abfindung – hat sich doch seit damals der Brotpreis verzehnfacht

und die Arbeiterlöhne haben sich um den Faktor 50 bis 80 erhöht!

Wieder ein «Allemand» als Oberingenieur

Zum Nachfolger bestimmte die Gotthardbahn am gleichen 7. April Wilhelm Hellwag (1827–1882) aus Eutin. Hellwag war zuletzt Direktor der österreichischen Nord–West-Bahn gewesen. Zuvor war er am Bau der Schweizerischen Centralbahn und der Brenner-Bahn tätig gewesen. Mit Hellwag, der 1848 als preussischer Offizier gegen Dänemark gekämpft hatte, wurde es noch schwieriger. Auch er sprach kein Wort Französisch. Und er wusste aus Favres Sicht einfach «alles besser». Der zum Stellvertreter Hellwags bestellte Eduard Gerlich (1836–1904) war da schon umgänglicher, ebenso der Geheime Rat und Ingenieur Carl Dolezalek (1843–1930), seit 1873 Nachfolger Mezgers als Sektionsingenieur in Göschenen. Doch auch diese beiden waren «des allemands». Auch zwischen der Gotthardbahngesellschaft und Hellwag gärte es zunehmend. Ende 1878 stimmte die Chemie überhaupt nicht mehr, und auch Hellwag musste gehen. Und damit begann sich «le temps des allemands» dem Ende zuzuneigen. Dass Hellwags Nachfolger ein in Genf aufgewachsener Bieler wurde, erlebte Favre leider nicht mehr: Bestimmt hätte er sich mit dem Bilingue Gustave Bridel, ingénieur de l'École Centrale, Paris, «gefunden».

Krisen über Krisen

Hellwags Endkostenprognose von 289 statt 187 Millionen Franken für die ganze Gotthardlinie stürzte die Gotthardbahn in eine Finanzkrise. Zwar hatten die errechneten 102 Millionen Franken Mehrkosten mit Favre überhaupt nichts zu tun, aber sie belasteten das Klima. Und noch immer

erhoffte sich die Gotthardbahn einen Gewinn aus dem Grossen Tunnel, da Favre das Budget ja unterboten hatte. Während Escher mit viel Geschick die Finanzierungslücke zu schliessen suchte und unter anderem auf eidgenössische Subsidien hinwirkte, begann Hellwag unbequem zu werden. Zunächst galt seine Angriffslust Favre, dem Handwerker und Laien, der in Hellwags Augen in zu grossen Schuhen steckte. Ende Januar 1877 beantragte der Oberingenieur, den Bau in eigener Regie zu übernehmen. Da wurde die Sache selbst Escher ungemütlich. Und prompt liebäugelte Hellwag auch mit Eschers Position, dieweil Escher mit Geldsorgen beschäftigt war. Um sich der Gotthardbahn besser annehmen zu können, ersuchte er im Herbst 1877 den Verwaltungsrat der Schweizerischen Kreditanstalt um Entlassung aus dem Präsidium. Im Ausland sah man besorgt, wie die Kosten aus dem Ruder liefen. Es musste ein Opfer her. Wohl darum liess der Bundesrat Escher als Direktionspräsidenten der Gotthardbahn fallen. Im Juli 1878 dankte dieser ab. Der Bundesrat blieb ihm den Dank dafür schuldig. Nachfolger Eschers als Direktionspräsident wurde der bisherige Vize, der Luzerner Dr. Josef Zingg, neues Direktionsmitglied wurde der Nationalrat und Ingenieur Hermann Dietler (1839–1924). Noch im gleichen Jahr wurden die Zürcher Büros der Gotthardbahn nach Luzern verlegt...

Und noch ein Umzug

Aber auch Favre spürte Engpässe. Einmal, weil er immer wieder neu in Maschinen, Lokomotiven, und Bauten investieren musste. Dann aber auch, weil der Berg immer wieder für böse Überraschungen gut war, und nicht zuletzt, weil deshalb die Arbeit nicht das brachte, was er sich erhofft hatte. In dieser Engnis schaute Favre



Hatte die Gotthardbahn Sorgen ums Budget, behalf sich die Unternehmung Favre mit Bons. Auch für die Arbeiter am Tunnelbau. Ihnen wurden damit Vorschüsse gewährt, die am Zahltag vom Lohngeld abgezogen wurden. In Göschenen und Airolo anerkannten anfänglich alle Geschäfte und Restaurants die Bons. Ende Monat wurden sie den Gewerbetreibenden zurückvergütet. Später waren die Bons nur noch in jenen Lebensmittelgeschäften gültig, die Louis Favre auf Geheiss der Gotthardbahn eingerichtet hatte. Das führte beim Gewerbe zu Unmut und Protest.

nach vorn. Geschickt versuchte er, die Schwäche seines Bauherrn, den er zeitweise als «Gegner» sah und behandelte, zu nutzen. Er zog mit dem Lausanner Anwalt und ehemaligen Nationalrat Dr. Louis Rambert (1839–1919) vor Bundesgericht und klagte: Und von da an war Rambert immer in Favres «Nähe».

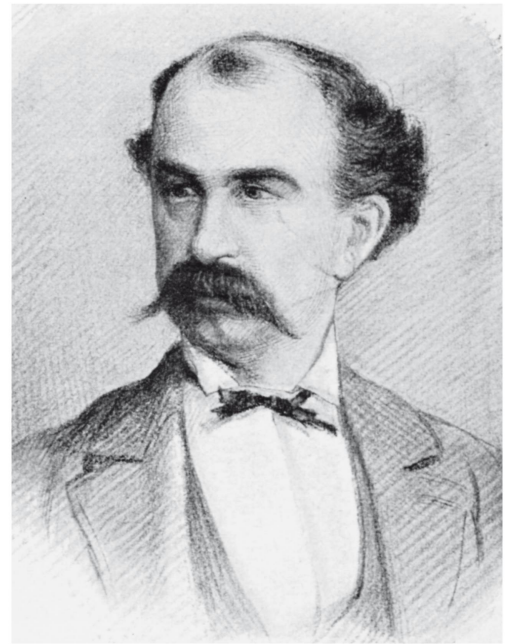
Als er 1876 in ernsthafte Schwierigkeiten geriet, gab Favre 5000 Gutscheine zu 400 Franken aus, verzinslich mit 30 Franken im Jahr, rückzahlbar nach zwei Jahren. 7,5-prozentiges Geld sollte also helfen. Und Favres

Im Waadtländer Louis Rambert fand Favre einen Juristen, der seine Interessen vehement und bis ans bittere Ende verfocht.

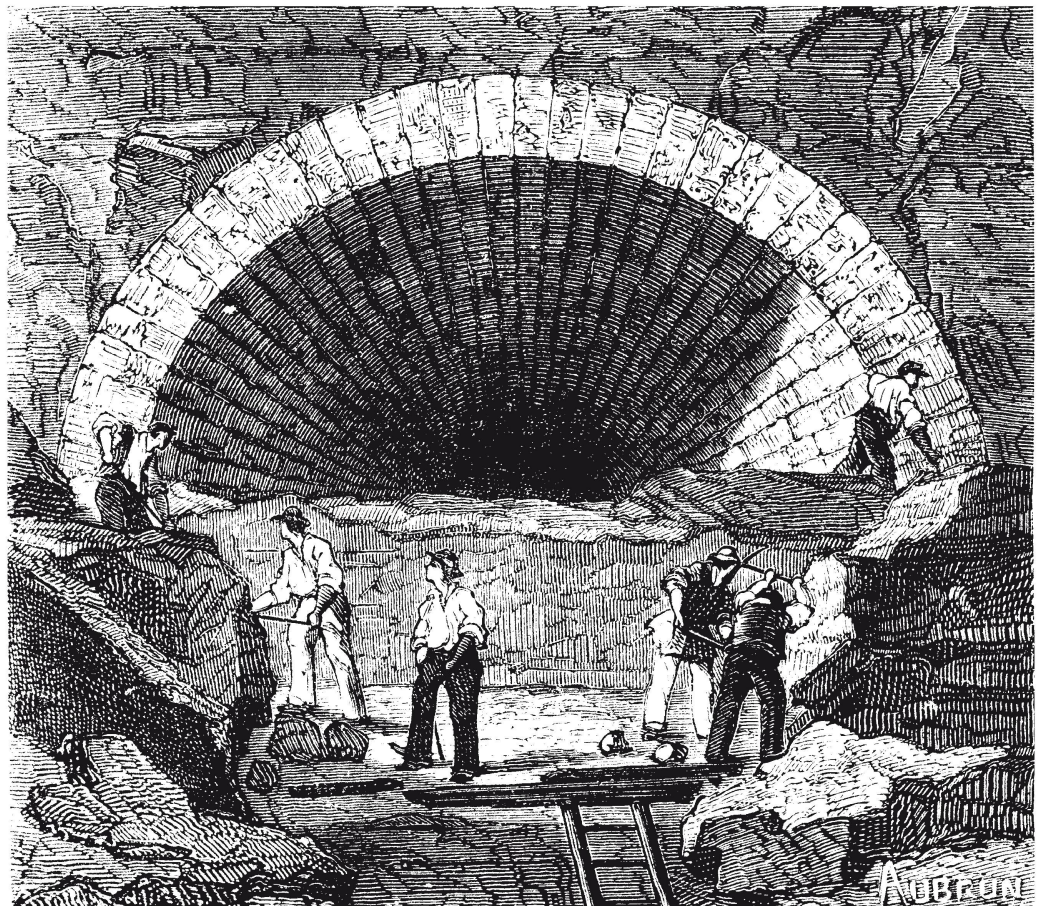
Unternehmen spielte die Bank gleich selbst. Das konnte langfristig kaum aufgehen. Am 24. Juni 1877 verlegte die Favre & Cie ihre Büros von Altdorf nach Genf, an die Rue Pierre Fatio 8. Bloss 1,8 Kilometer oder zwanzig Fussminuten trennten die Firma vom Anwesen Plongeon. Mit Hilfe von Telegrammen fühlte sich Favre so nah am Geschehen, wie wenn er in Altdorf gelebt hätte. Es ist anzunehmen, dass er damals auch das Landhaus im luzernischen Goppismoos aufgab. Seine Marie-Louise und der Sohn fühlten sich wie er im französischen Genf wohler. Und man sparte erst noch Geld, Wege und Ärger «avec les allemands».

Ausmauern?

Immer wieder bedrängte die Gotthardbahngesellschaft Favre, detaillierte Zeitpläne vorzulegen. Und immer wieder drückte sich Favre darum: Er habe Wichtigeres zu tun. Auch



Gotthardinspektor Koller drängte. Als ab 1873 der Geologe Dr. Friedrich-Moritz Stapff (1836–1895) den Tunnelbau minutiös begleitete, fühlte Favre weiteren Druck. Stapff protokollierte die angetroffene Gesteinsart und Schichtung in einem 75 m langen Längen-



So einfach wie hier war das Ausmauern wohl selten. Die Holzeinbauten mussten in kurzen Ringen von Mauerwerk abgelöst werden.



profil. Und er sammelte Gesteins-Handmuster in mehreren Serien, die an wissenschaftlich interessierte Stellen in Europa abgegeben wurden. Stapff, zeitweise auch begleitet von Albert Heim (1849–1937), Geologie-professor in Zürich, lieferte der Gotthardbahn die nötigen Kenntnisse, um entscheiden zu können, wo und nach welchem Profil der Tunnel auszumauern sei. War der Kostenvoranschlag von 1869 noch davon ausgegangen,

dass lediglich ein Drittel des Tunnels auszumauern war, sollte am Schluss der ganze Tunnel ein Mauergewölbe bekommen. Einen weiteren Zusatz hatte Favre 1875 und 1877 in Göschenen zu leisten, nämlich den Durchstich mit einem Tagbaugewölbe um total 60 m zu verlängern. Damit war der Eingang vor Steinschlag und Schneeverwehungen geschützt. Auch in Airolo wurde der Tunnel verlängert, und zwar bis zur bereits erstellten

Der Münchner Illustrator Philipp Fleischer (1850–1930) muss sich diese Idylle «Feierabend» ausgedacht haben. Das Leben in der Enghis am Gotthard war hart.



So sah Joseph Nieriker die Unterkünfte der Unternehmung 1881.

Brücke für die Gotthardstrasse. Dazwischen entstand im Tagbau ein 17 m langes Rohr. Zwar wurde Favres Unternehmung für diese zusätzlichen Aufwände gut bezahlt, doch sie hatte damit bei gleicher Frist ungleich mehr zu tun.

Miese Lebensbedingungen

Die Zahl der Beschäftigten stieg kontinuierlich an. Im Januar 1873 arbeiteten in Göschenen 135 Leute und

«Zimmer» in den Dörfern, die ihnen von Gier Getriebene zu Wucherpreisen vermieteten. Dabei herrschten Zustände, die sich kaum beschreiben lassen. Zum Teil lebten mehr als 200 Menschen unter einem Dach, zusammengepfercht auf 2,5 m² pro Person, mit sanitären Anlagen, die diesen Namen nicht im Entferntesten verdienten. Dementsprechend war alles voller Schmutz, Nässe, Fäulnis und entsprechendem Gestank. Die Lager-



Die privaten Bretterbuden waren noch um einiges karger.

in Airolo 200. 1877 erreichte der Arbeiterbestand im Jahresmittel 3305 Mann. Das Maximum hatte im August bei 4344 Mann gelegen, wovon 1985 in Göschenen und 2359 in Airolo wirkten, zumeist Italiener. Auf eine Hundertschaft gab es vielleicht zwei Schweizer und einen Franzosen. Kaum jeder Zehnte logierte in den Favreschen Unterkünften beidseits des Tunnels. Die übrigen bewohnten

stätten wurden im Dreischicht-Betrieb benützt, also warm von Mann zu Mann weitergegeben. Dass sich in solch einem Milieu viel Ungeziefer einnistete, das sich grenzenlos vermehrte, war unvermeidbar.

Unsitten der Arbeitswelt

Das Leben war hüben wie drüben teuer: Unterkunft, Verpflegung, Laterneöl, lederne Schutzkleider, Schuh-



Über beiden Portalen (hier jenes des Richtstollens in Airolo) wurden Häuser mit Saugglocken installiert. Wenn Wassermangel herrschte, standen diese Glocken als erste still ...

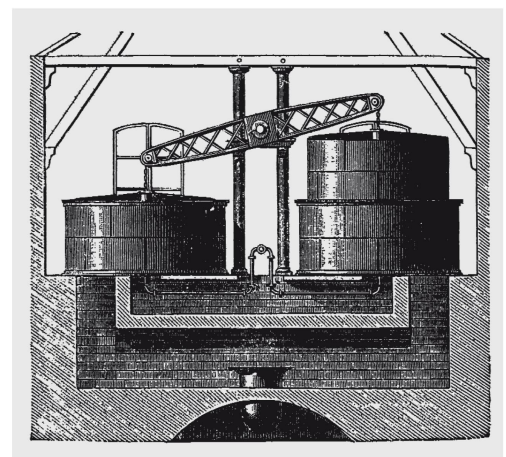
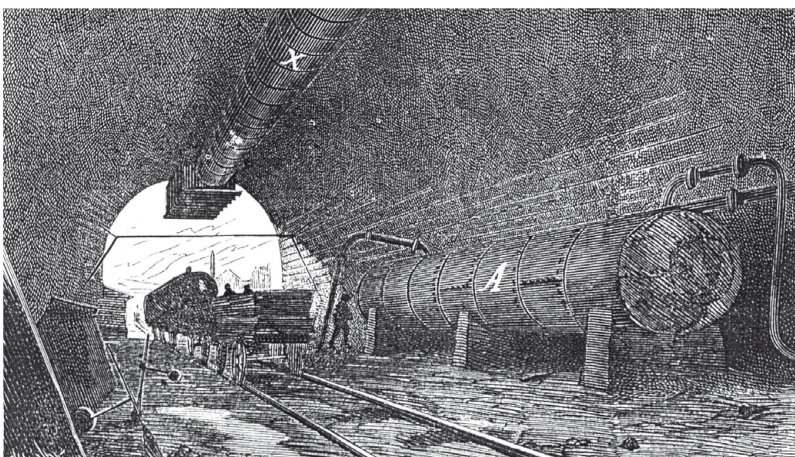
werk, Krankenkasse und seltene Vergnügungen wie Wein, Weib und Spiel rafften das Meiste weg. Dennoch konnten viele von ihren rund 120 Franken Monatsverdienst gegen 20 Franken nach Hause schicken. Und das war für die Familie in Italien schon ein happiger Zuschuss. Allein die Tatsache, dass trotz der schlechten Reputation des Arbeitsplatzes und

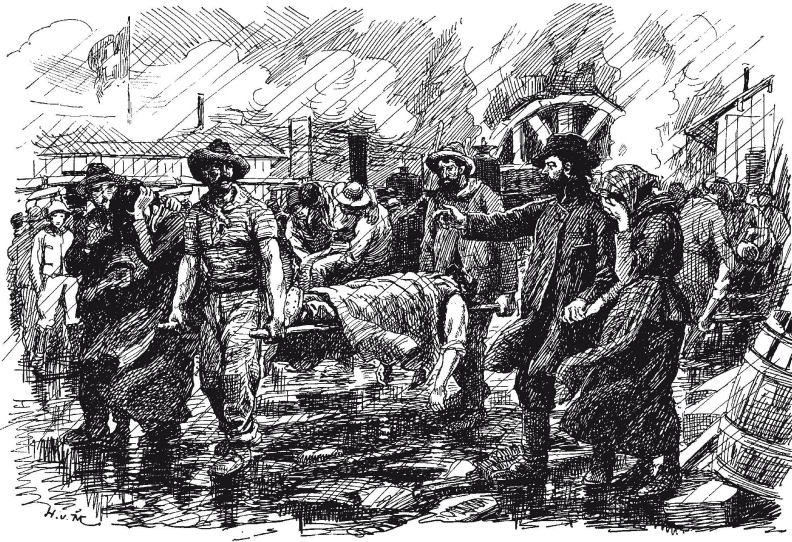
trotz der hohen Gefahren sich immer genügend Arbeitskräfte einfanden, zeigt, dass der Lohn wohl über dem Durchschnitt lag. Zumindest lohnte es sich, in den Tunnel einzufahren.

Im Tunnel waren die Verhältnisse kaum besser, nur waren sie da für alle gleich. Aborte oder Ähnliches gab es nicht. Besonders auf der Südseite stand man bis 1876 nicht selten knie-

Bild links:
Die schlechte Tunnelluft sollte mit grossen Rohren abgesaugt werden.

Bild rechts:
So funktionierten die «cloches aspirantes du tunnel».





Ein Unfall bringt Leid. Fahnen hatte es wohl kaum, ansonsten wären sie «en berne» (auf Halbmast) zu setzen gewesen.

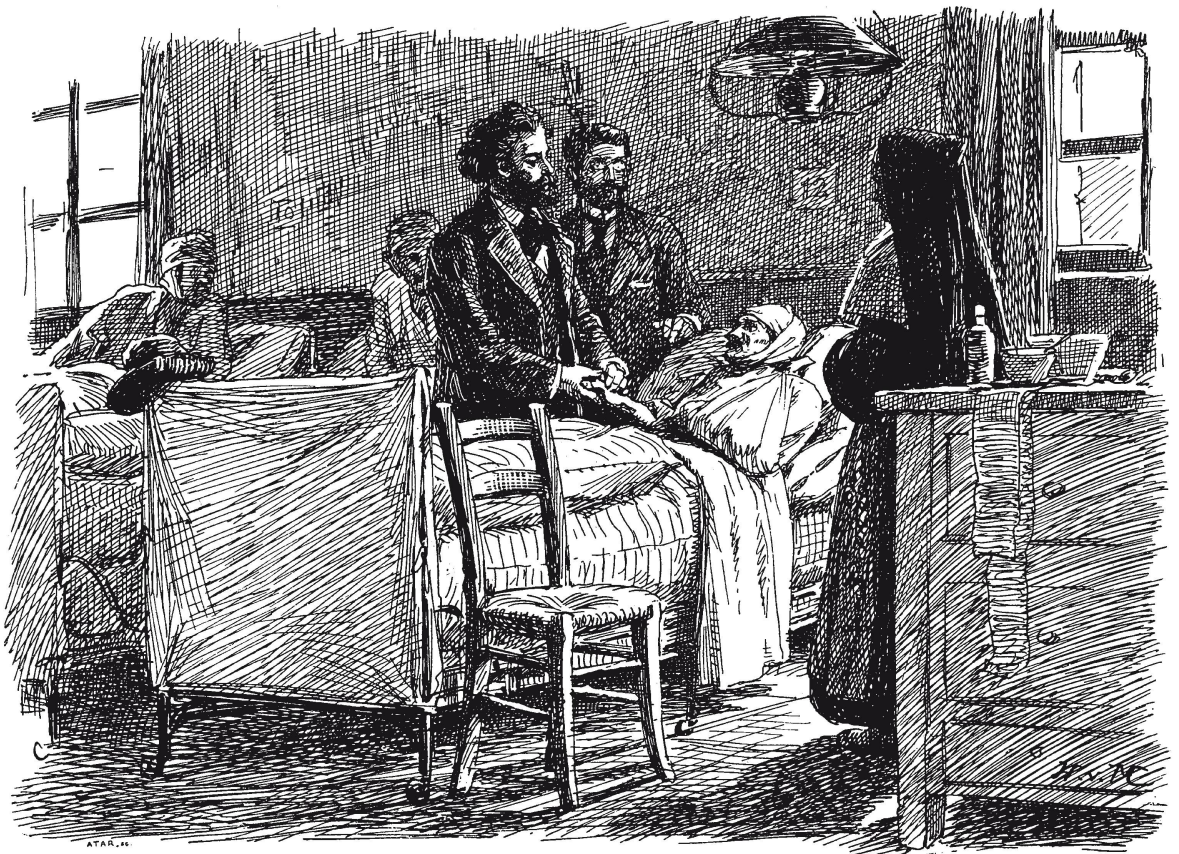
Die Anzahl der Erkrankten war enorm. Viele starben. Favre nahm am Leben seiner Leute stets Anteil.

tief im Wasser. Und es war warm, ja heiss, über 32 Grad Celsius. Schlechte Luft, nach Dynamit-Explosionen giftige Dämpfe, Staub, Dreck – überall lauerte Gefahr: Felsabbrüche, unzeitig detonierende Sprengladungen, bei der Vorbeifahrt entgleisende Züge oder von Zügen herunterfallende Teile. Das hinderte Favre nicht, regelmässig selbst vor Ort zu erscheinen. Ja, er so-

lidarisierte sich mit seiner Belegschaft. Er wurde als einer der Ihren gesehen und verehrt.

Die Opfer des Tunnels

Unfälle ereigneten sich zuhauf. Die Gefahren lauerten bei der Dienstbahn, die entgleisen, in den Sohlenschlitz abstürzen, das Ladegut verlieren oder in der Enge des überlangen Vortriebstollens Arbeiter erfassen, erdrücken oder überrollen konnte. Sie kamen auch vom Gebirge: Niederbrüche, Abbrüche, Einbrüche, Steinschläge. Sie kamen zudem vom Sprengvortrieb selbst, von Detonationen, die nicht, verzögert oder zur Unzeit passierten; dann aber auch vom Umgang mit Dynamit, das bei 8° Celsius gefriert und stossempfindlich wird, deshalb erwärmt werden musste und dabei hochgehen konnte, und das bei der Explosion giftige Gase freisetzte. Und nicht genug: Hochdruckreservoirs barsten, die Giesserei brannte ... Insgesamt haben mindestens 199 Arbeiter



ter solche Ereignisse nicht überlebt. Bezogen auf die Tunnellänge lag die Zahl der Toten mehr als doppelt so hoch wie beim Bau des Mont Cenis-Tunnels. Die Zahl der Verletzten ist nicht bekannt. Minimale Schätzungen ergeben 355 Verwundete. Wer diese Zahl verdoppelt, liegt sicher auch nicht falsch. Und dabei ist hier nur vom Bau des Grossen Tunnels die Rede. Beim Bau der Zufahrtslinien ereigneten sich weitere Unfälle.

Unzählige Kranke kamen hinzu

Kranke gab es nicht weniger. Nach Angaben des Göschener Tunnelarztes Dr. Fodéré, starben pro Monat wohl zwei bis drei Arbeiter an Krankheiten, was hochgerechnet rund 550 Opfern entspricht. Kurz nach dem Tunneldurchstich erkrankten auf der Südseite auffallend viele Arbeiter an «Blutarmut». Ursache war ein kleiner Eingeweide- oder Hakenwurm, der *Anchylostomum duodenale*. Die Bauunternehmung hat diese Kranken meist ausbezahlt und mit 40 bis 100 Franken «Wegzehrung» «zur Pflege» nach Hause, nach Italien, geschickt. Damit hat sich das Unternehmen die Sarg- und Transportkosten erspart. Gleiches geschah zuvor schon mit anderen, z. B. an «Staublunge» oder Silikose Erkrankten.

Gefahren der Natur oder Skandal?

Sicher belasteten diese Ereignisse auch Favre sehr. In seiner Unruhe um den Kampf mit dem Berg fand er jedoch keine Kraft, mit geschickten Massnahmen die Risiken zu senken, obwohl er von verschiedener Seite dazu angehalten wurde. Doch auch die Mahner und Forderer setzten sich nicht energisch genug in Bewegung. Favre schrieb am 10. Dezember 1876: «Il n'y a pas de prévoyance au monde qui puisse vaincre complètement les

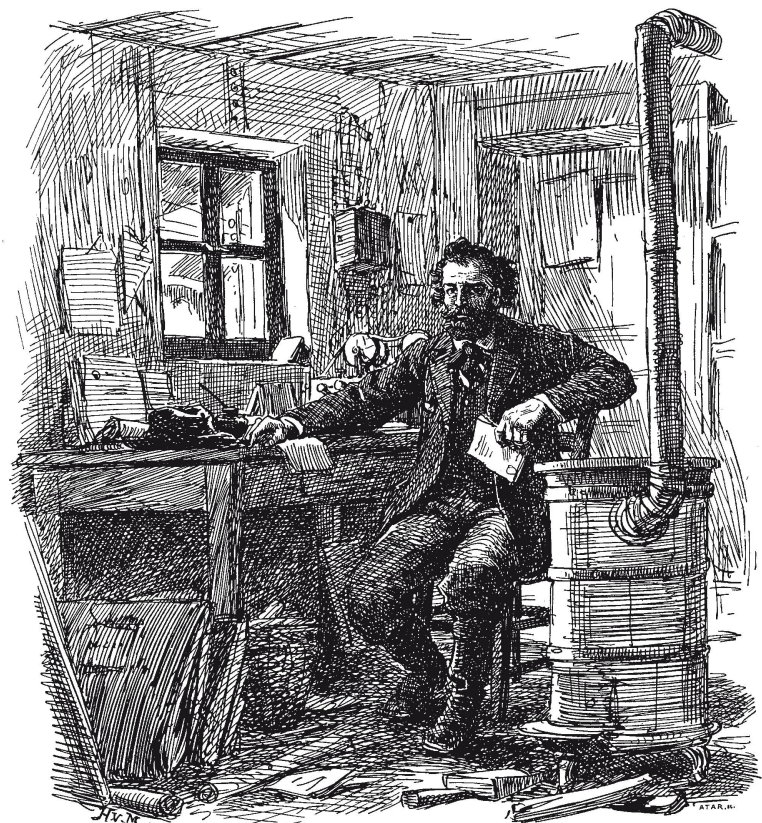


obstacles naturels accumulant à chaque pas les dangers. La responsabilité la plus grande revient en ce cas la Nature même.»

Das 1882/83 vom Tessiner Künstler Vincenzo Vela (1820–1891) geschaffene Relief «Le vittime del lavoro» wurde 1883 an der Landesausstellung in Zürich gezeigt. Es durfte aber erst fünfzig Jahre später in Airolo als Denkmal für die Opfer das traurige

Eindrückliches Relief «Le vittime del lavoro» (Die Opfer der Arbeit), geschaffen von Vela 1883 für die Landesausstellung in Zürich, aber erst 1932 in Bronze gegossen und in Airolo als Denkmal enthüllt.

Immer mehr drückten Louis Favre die Sorgen: technisch, menschlich, terminlich und finanziell.



Geschehen zum öffentlichen «Thema» machen. Und es dauerte noch einmal gut fünfzig Jahre, bis dieser dunkle Punkt der Gotthard-Geschichte als sozialgeschichtlicher Skandal aufgearbeitet wurde.

Unruhen mit Todesfolgen

Innerhalb der Belegschaft gab es immer wieder Unruhen. Die eng zusammengepfercht Lebenden verwickelten sich in Schlägereien, am Weihnachtstag 1877 in Airolo gar in Schiesereien. Neid, Müssiggang und auch die schlechten Lebens- und Arbeitsverhältnisse führten zu einer aufgeladenen Atmosphäre. Immer wieder gab es Spannungen zwischen dem auf Erfolgsbasis engagierten und damit von Boni abhängigen Postenchef und «Antreiber» Betassa und den Mineuren vor Ort. Im Juli 1875 eskalierten die Unruhen und führten in Göschenen am 27. und 28. Juli zum Streik. Statt wie bis anhin täglich 6,7 m Vortrieb zu schaffen, liessen die Mineure die Arbeit ruhen. Arbeitswillige Streik-

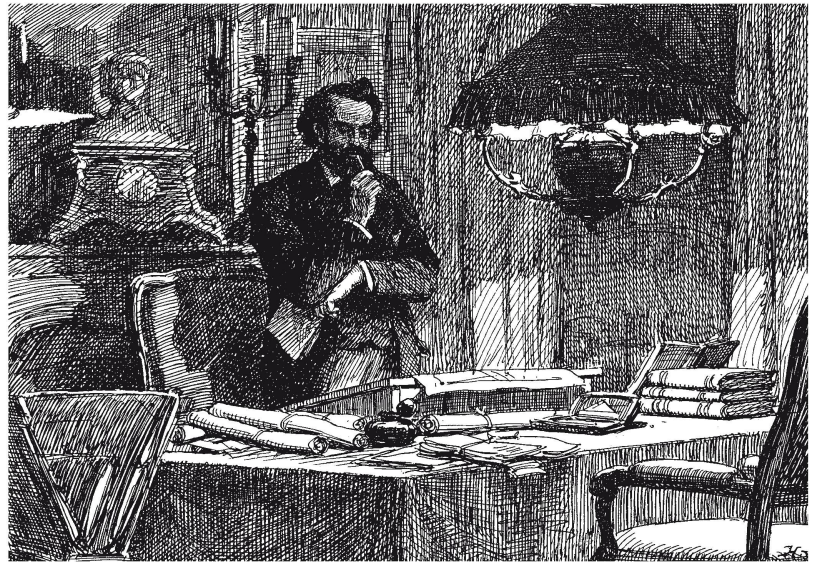
brecher wurden am Einfahren gehindert und die Streikführer, allen voran Luigi Dissune, forderten einen Franken mehr Lohn pro Tag. Unter dem gewaltigen Druck und faktisch machtlos rief Stockalper die Gemeinde zu Hilfe und telegraphierte Eduardo Bossi, dem Leiter des Zentralbüros in Altdorf: «Envoyez 50 hommes armés et Fr. 30000.» Bossi forderte dasselbe von der Urner Regierung. Da wurden eilig Landjäger und Hilfsmannschaften zusammengetrommelt und vom Zeughaus bewaffnet: Polizisten, Schuster, Schreiner, BÜchser, Bauarbeiter aus Liechtenstein und Vorarlberg, ja sogar ein Briefträger und ein Dolmetscher waren darunter. Die Nerven lagen blank. An der Gotthardstrasse Richtung Andermatt, zwischen der «Krone» und dem späteren «de la Gare», flogen Steine, fielen Schüsse.

Erst wurde nur in die Luft geschossen, später auch in die Menge. Vier Mann blieben liegen; zwei waren sofort tot, der dritte und der vierte

Am 17. September 1877 wurde das Dorf Airolo ein Raub der Flammen. Die Baustelle blieb verschont, nicht aber die Belegschaft. Leid und Not kannten kaum mehr Grenzen.



starben später. Drei weitere Italiener wurden ernsthaft, aber nicht lebensgefährlich verletzt. Nachdem wieder Ruhe eingekehrt war, folgten Untersuchungen, Befragungen, Berichte und Polemiken, Vorwürfe und Schuldzuweisungen. Bestraft wurde niemand. Geblieben sind offene Fragen. Der Skandal wurde nie bewältigt. 100 Jahre danach rollte ein Film das Geschehen mit Enthüllungen und neuen Theorien wieder auf, als «Arbeitsmaterial für Schulen und Gewerkschaften».



Ein folgenschwerer Hilferuf

Favre selbst war nicht direkt in den Streik involviert, aber doch stark davon betroffen. Es war sein Unternehmen, das «Hilfe» angefordert hatte! Und dieses Beispiel machte später Schule. So bot etwa der Kleine Rat des Kantons Graubünden noch 32 Jahre später Truppen, Armee-Milizen, auf, als Bauarbeiter am Muottas-Muragl-Bahntrasse streikten. Man hatte nichts gelernt und keine Idee, wie man sich anders hätte helfen können.

Im Engadin kam es wenigstens nicht zu Tötlichkeiten, die Arbeiter liessen sich auszahlen und reisten ab, während sie in Göschenen aggressiv geworden waren und Steine geworfen hatten ... Ein Schiessbefehl war aber weder hier noch dort gegeben worden. Doch in Göschenen haben vermeintliche «Helfer» geschossen. Mit fatalen Folgen: Es gab vier Tote: Constantino Doselli (20 Jahre alt), Gio-

Louis Favre war oft stark beschäftigt. Ob er immer wusste, wo ihm der Kopf stand?



In Göschenen stieg Louis Favre jeweils im Cheval Blanc ab. Aufnahme nach 1905.

Gotthard Hospiz um 1880. Unzählige Male hat Louis Favre den Pass überquert, sommers im Sattel, winters im Schlitten. Um Pferde wechseln zu können, unterhielt das Unternehmen L. Favre & Cie in gemieteten Ställen oder Stall-Teilen eigene Relais-Stationen.



vanni Gotta (25), Giovanni Merlo (26), Salvatore Villa. Wahrlich kein Ruhmesblatt! Aber war das alles Favres Schuld gewesen?

Louis Favre: ein Glücksritter?

Guten Mutes hatte Favre die Herausforderung Gotthard angepackt. Der kleingewachsene Mann strotzte vor Arbeitslust. Im Galopp oder im Trab ritt er von Flüelen nach Altdorf. Von Altdorf nach Göschenen. Auch zu Pferd über den Berg. Sommers und

winters. So war er schneller als die Kutsche. Und wenn das Pferd nicht mehr wollte oder konnte, setzte er sich aufs nächste.

Oft kam er abends erschöpft von Airolo nach Göschenen, wo er im «Cheval Blanc» bei Zraggens Quartier bezog. Dort setzte er sich zu den Seinen an den Tisch. Zwischen Suppe und Platte erzählte er Spannendes mit Witz und Schalk, Episoden von drüben. Wenn die Seinen lachten, sollen sich selbst «les ingénieurs allemands» am anderen Tisch amüsiert haben. Und Favre war vom Gelingen des Werks überzeugt. Sein erstes Ziel hiess Durchstich. Die Erweiterung mochte dann danach folgen ...

Bis anhin waren Favres Projekte allesamt gelungen, zur Zufriedenheit der Bauherren, termingemäss oder gar früher. Warum also hätte das am Gotthard anders werden sollen? Aber hier geriet der vermeintliche Glücksritter immer mehr in Bedrängnis: In gutem Glauben gemachte Annahmen erwiesen sich als falsch. Berechtigte

Unzählige Male kam Favre von Altdorf her und überquerte den Gotthardpass. Dabei schonte er die Pferde nicht.



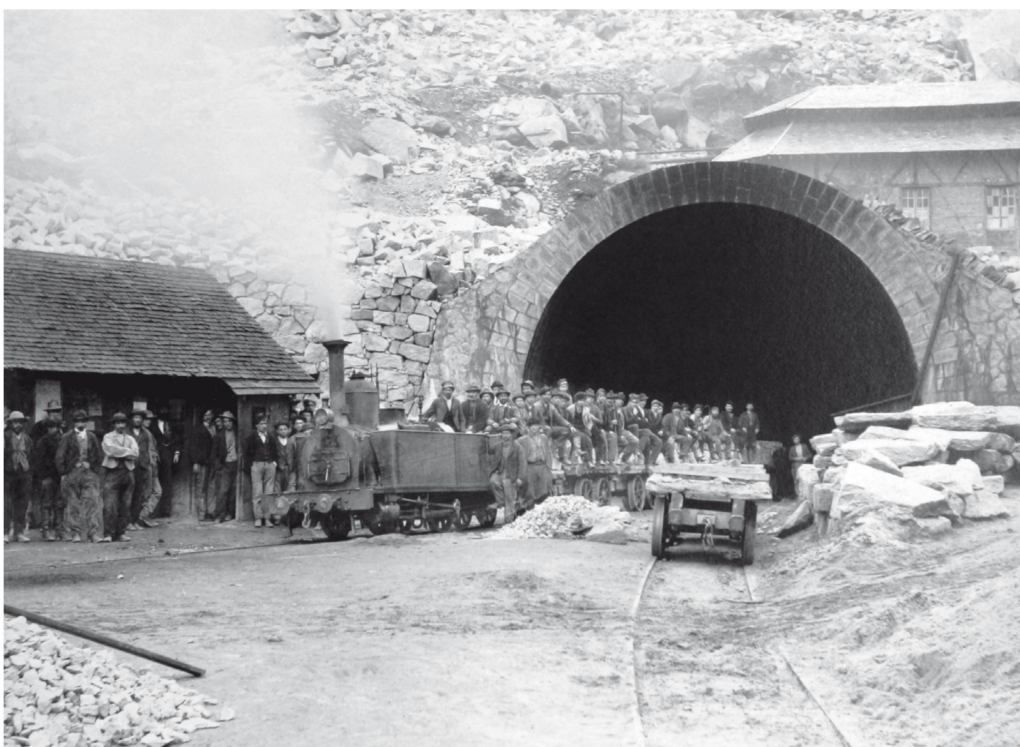
Hoffnungen blieben unerfüllt. Die Bohrmaschinen waren zwar besser, aber der Fels machte nicht mit. In schlechten Partien kam man nur von Hand vorwärts. Und bei Kilometer 2,8 m hielten Holz und nach Vorgaben des Bauherren errichtete Mauern nicht stand. Die Einbauten versperrten den Lokomotiven den Weg. Dahinter mussten Pferde die Arbeit verrichten. Dynamit war dem Pulver zwar zehnfach überlegen, aber auch gefährlicher. Favre hatte die Probleme unterschätzt. Die Zeit lief ihm davon, und die Kosten explodierten.

Auch im Menschlichen dominierten die Enttäuschungen: Erstmals hatte er es nicht mit Welschen zu tun. «Les allemands» tickten anders. Statt wie gewohnt, partnerschaftlich nach vorne zu schauen und Lösungen zu finden, zwang man ihn am Gotthard zur Rückschau: Was steht im Vertrag? Wer hat Recht? Wo liegt die Schuld? Und stets sollte er sich «ausweisen», «rechtfertigen», Programme vorlegen. Statt zu arbeiten, sollte er planen, statt anzupacken, schreiben. Der Fortschritt sollte sich an Pläne halten und nicht



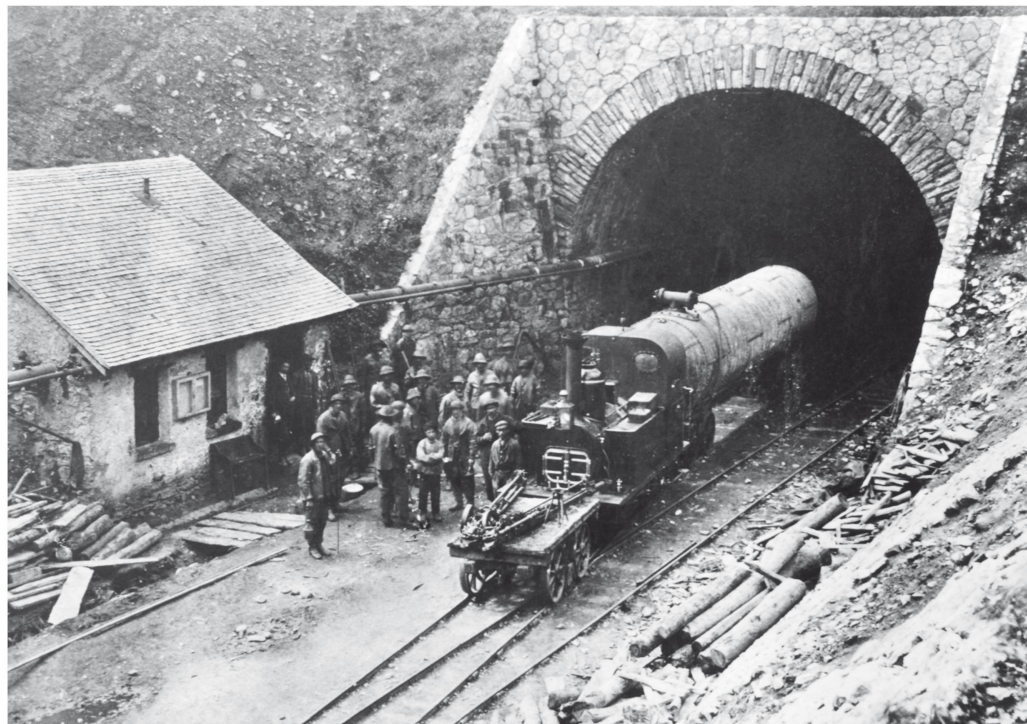
Die Druckpartie bei Km 2,8 von Göschenen erschwerte den Betrieb. Hinter den Holzeinbauten kamen nur mehr Pferde zum Zug.

das Ergebnis von Leistung und Massnahmen sein. Favre wollte Fortschritte sehen, er wollte die Dinge tun, von welchen die anderen nur redeten. Und er war durch und durch überzeugt, der Durchstich des Tunnels würde mit einem Schlag alle Probleme lösen.



Und bei Wassermangel mussten Dampflokotiven fahren. Die schlechte Tunnelluft verschlechterte sich weiter.

Die hier in Airolo ausfahrende Dampflokomotive ist für Druckluftbetrieb abgeändert. Ihr Druckluft-Tender vergrössert den Aktionsradius.



Ein unerschütterlicher Optimist ...

Favre war es klar gewesen, dass er finanzielle Einbussen haben würde. Bedrängt von der Zeit und von der Unbill des Berges, getrieben vom Streben nach Ausgleich und vom Willen beseelt, das Unmögliche zu erreichen, um wenigstens mit einem «blauen Auge» davon zu kommen, strebte Favre vorwärts. Dem technischen Erfolg am Gotthard würde der finanzielle am Simplon folgen, war er überzeugt. Schon 1875 hatte er von Stockalper mit einer Expertise über die Machbarkeit jenes Tunnels beauftragt. Und von da an hatte er die Simplonfrage immer aufmerksam und nach dem Prinzip der guten Hoffnung verfolgt.

Favre bereute nie, er suchte Lösungen, Resultate. Das, was Grattoni vor dem angestrebten Vertragsabschluss geklärt, zugesichert, abgemacht haben wollte, versuchte Favre nachträglich zu bekommen. «On verra.»

Die Souplesse, die er von der Gotthardbahngesellschaft erwartet hatte, blieb jedoch aus. Und das hinterliess

Spuren. Favres Haare ergrauten, seine stramme Haltung beugte sich, und nicht immer vermochte er seinen besorgten Blick zu überspielen. Immer häufiger beklagte sich Favre, ein Aufkommen von Schwindel oder Schwäche zu spüren.

... bis das Herz versagte

Am Samstag, 19. Juli 1879, führte Favre einen Besucher, einen befreundeten Ingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, von Göschenen in den Tunnel. Von Stockalper begleitete die beiden durch die «mauvaise partie» bis vor Ort, zu km 7,096, 1565 m unter Tag. Sie warteten den Abschluss der Attacke ab, und strebten in Dynamit geschwängelter Luft zurück. Wie gewohnt inspizierte Favre die Holzeinbauten, besichtigte die verschiedenen Arbeitsstellen, gab Instruktionen. Dabei soll er dem in der schlechten Tunnelluft ruhig gewordenen Freund aufheiternde Worte und Gedanken zugeworfen haben. Dann soll er Stockalper gebeten haben, die Lampe zu halten, er werde nachfolgen. Als er auf sich warten liess und auf ihre Zu-

*Favre ist tot, seine
Kollegen ziehen den
Hut.*



Chêne-Bourg. Die Gotthardbahngesellschaft entsandte ihr jüngstes Direktionsmitglied Hermann Dietler. Neben der Geistlichkeit sprachen Rambert und Cheneviere. Sie würdigten Favres Mut, sein Wirken, seine Güte, seine Hartnäckigkeit, seine Ausdauer und

*Lambert-Relief am
Denkmal Chêne-Bourg.*



seine Kraft, positiv zu denken, seinen Witz trotz allem.

Durchschlag

Am Samstag, 28. Februar 1880, passierte der erste Bohrer, aus Richtung Süd, geführt von Mearavaglia und Chivio. Der Gotthard war durchbrochen. Jubel, Schreie, verbrannte Hände. Nach dem Rückzug der Maschine wurde eine Blechbüchse durchs Loch gestossen. Ingenieur Franz Vital Lusser (1849–1927) sandte darin ein Leidbild Favres nach Norden mit der Botschaft: «Qui est plus digne de passer par le premier que celui qui nous était patron, ami et père. Viva il Gottardo. Lusser.» (Wer ist würdiger als Erster hindurch zu gehen, als jener, der uns Meister, Freund und Vater war. Viva il Gottardo. Lusser.) Und das 224 Tage nach Favres Tod.

Jubel und Ehre

In den Gasthäusern Göschenens und Airolos löste die Nachricht einen grenzenlosen Jubel aus. Und wie ein Lauffeuer umrundete sie die Welt.

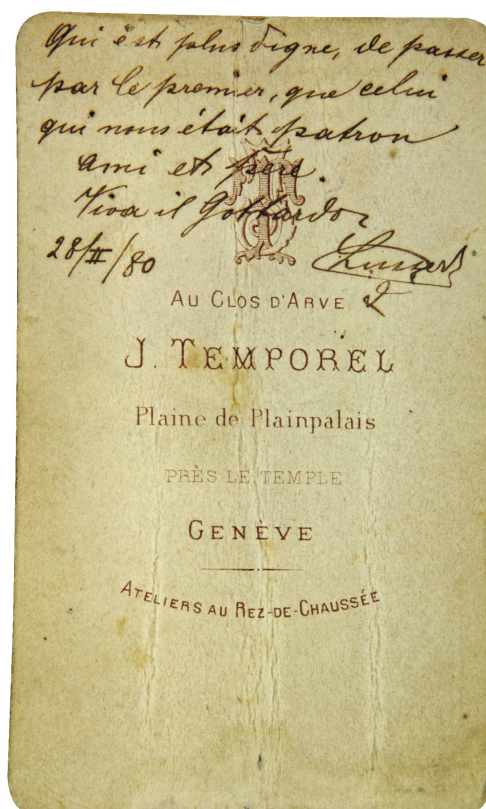
Louis Favre und sein Unternehmen hatten alle Hindernisse überwunden. Favre und seine Mitarbeiter – der vielen Wechsel wegen wohl an die 18000 Mann – hatten den längsten Tunnel der Welt vollendet.

Neben dem Gotthardtunnel selbst halten vier Monumente das Andenken an Louis Favre und seine Mannen in Ehren. Pietro Andreoletti (1860–1933) schuf zwei davon: Auf dem Friedhof Göschenen krönt Favres Büste einen Obelisken, an dessen Fuss ein Mineur mit Öllampe steht und zu ihm aufschaut. Den Opfern der Arbeit gewidmet ist das Denkmal auf dem Friedhof von Airolo. Am Fuss eines hohen Kreuzes blickt ein nachdenklicher Mineur auf ein Medaillon mit dem erhabenen Gesicht Favres. Die Geburts- und Heimatgemeinde Chêne-Bourg widmete Favre einen Platz, für den Emile-Placide Lambert (1851–1929) gratis ein Denkmal gestaltete: Ein übergrosses Standbild auf einem mit zwei Reliefs geschmückten Sockel, das am 30. Juli 1893 eingeweiht



Ingenieur Franz Vital Lusser liess als Erstes das Leidbild Favres passieren.

wurde. Und in Genf hat der gleiche Künstler einen Sockel mit Büste für jene Stelle geschaffen, wo die Rue de Chantepoulet in die Rue du Mont-Blanc mündet. Am 26. Oktober 1893 wurde dieses Monument eingeweiht. Es musste später dem Verkehr weichen und wurde auf die Place des



Digne de passer par le premier... Leidbild Favres aus Lussers Nachlass im Staatsarchiv Uri, mit deutlichen Knickspuren als Folge des Einzwängens in die kleine Blechdose.

Alpes umplaziert, wo die Sicht auf das von Favre erbaute Hotel de la Paix eine reizvolle Beziehung schafft. Die Gemeinde Chêne-Bourg gab zur gleichen Zeit der Strasse mit dem Geburtshaus Favres den Namen Rue

du Saint-Gothard. Am Geburtshaus selbst, der Hausnummer 4, prangt eine Hinweistafel. Favres Grab auf dem Friedhof von Chêne-Bourg ist erhalten geblieben und wird sorgfältig gepflegt.



*Durchstich im
Grossen Tunnel.*



Das Standbild Favres in Chêne-Bourg geht auf eine nationale Sammlung zurück. Hauptdonatoren: Bund, Kanton und Stadt Genf, Gotthardbahngesellschaft und J.P. Dufour. Der Künstler Emile Lambert verzichtete auf jedes Honorar.