

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: Epilog
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>

Epilog

Favre hinterliess seiner einzigen Erbin, der eben erst und gegen den Willen des Vaters mit dem Türken Naoum Hava, nach eigenen Worten Bankier in Paris, vermählten Tochter Marie-Augustine ein verschuldetes Bauunternehmen, die Liegenschaft Plongeon, stark belasteten Grundbesitz und überzahlte Liegenschaften in Paris sowie zwei Kiesgruben in Frankreich. Den



Eduard Bossi, Stellvertreter Favres und nach dessen Tod Geschäftsführer der Unternehmung.

Aktiven von rund 4 Millionen Franken standen Passiven von 3,675 Millionen Franken gegenüber. Neben dem stark belasteten Landsitz Plongeon, wo Frau Hava und ihr Mann einzogen, blieb praktisch nichts. Dennoch entschloss sich die – als Türkin selbständig Handlungsfähige – (als Schweizerin wäre sie es damals nicht gewesen!),

das Erbe anzutreten, und in die Verantwortung der Bauunternehmung einzusteigen. Sie setzte die beiden Chefingenieure Bossi und von Stockalper sowie den Juristen Rambert als ihre Geschäftsführer ein, wobei der älteste der drei, Bossi, das Unternehmen nach aussen vertreten sollte.

Einblick in die Familienverhältnisse Favres vermittelt ein Schreiben jenes Schwagers, der mit der 21 Jahre jüngeren Schwester Josephine verheiratet war. Dieser angeheiratete Onkel von Marie-Augustine Hava-Favre schrieb am 31. Mai 1882 an den Verwaltungsratspräsidenten der Gotthardbahngesellschaft, wie ungerecht es wäre, wenn das grosse Vermögen Favres an dessen einzige Tochter ginge, wo doch drei Brüder und zwei Schwestern und eine Freundin Favres sowie ein offiziell nicht anerkannter, minderjähriger Sohn zurückgeblieben seien. Diese hätten wohl weit mehr Anrecht auf ein Erbe. Am 7. Juli 1883 doppelte der gleiche Verwandte mit einem Brief an den Nationalrat nach. Er reagierte damit auf einen Artikel in der Gazette de Lausanne, in dem die schlechte Finanzlage der Unternehmung Favre beleuchtet worden war. Er hingegen war der Meinung, Favre habe ein Vermögen hinterlassen, das er auf über 4 Millionen Franken berechnete...

Die Gotthardbahn fährt

Die Unternehmung L. Favre & Cie führte so den Tunnelbau mit vielen Querelen und – Bridel sei Dank – mit vielen Zugeständnissen zu Ende. Der Bahnbetrieb und damit der Transport von Personen, Gütern und Postsen-

dungen im Tunnel begann am 1. Januar 1882. Damit bekamen die Postkutschen-Kurse Flüelen-Göschenen und Airolo-Biasca eine wintersichere Verbindung. Erst am 1. Juni 1882 konnte der durchgehende Verkehr von Immensee bis Chiasso aufgenommen werden: Favres Tunnel, die «Herzkammer Europas», begann zu schlagen, die «Wendeltreppe des Weltverkehrs», die Gotthardbahn, war in Betrieb!

Dass die Gotthardbahngesellschaft, die Favre stets auf seine Rückstände hingewiesen und Beschleunigung der Arbeit gefordert hatte, die Zufahrtslinien – ihren eigenen (reduzierten!) Bahnbau – mit noch mehr Verspätung vollendete, ist zumindest bemerkenswert.

Abschluss

Die Schlussabrechnung zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der L. Favre & Cie gestaltete sich mühsam. Forderungen und Gegenforderungen in Millionenhöhe verhinderten eine gütliche Verständigung. Das Schiedsgericht wies am 11. April 1885 Forderungen der Gotthardbahngesellschaft für Konventionalstrafen, Zinsforderungen und Haftung mit der Kautionssumme ab. Es verurteilte umgekehrt die Gotthardbahngesellschaft dazu, rund eine Million (gefordert waren 2,2 Millionen) an die Kosten der Sanierung der Druckpartie zu zahlen. Die Installationsvorschüsse von total 5,5 Millionen waren nicht umstritten. Unter dem Strich blieben der Unternehmung L. Favre Verluste von rund 5,9 Millionen Franken. Die Kommanditäre verloren alles (2 Millionen), die Inhaber der Gutscheine rund 3,9 Millionen Franken. Die Firma wurde von Louis Rambert am 9. September 1885 mit Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt vom 12. September gelöscht.



Undank der Gotthardgesellschaft

Der Schlussbericht der Eidgenossenschaft über den Bau des Gotthardtunnels weist die Endkosten mit 66666581 Franken aus. Gegenüber dem Voranschlag von 1869 von 59600000 Franken waren Mehrkosten von 11,9 Prozent entstanden. Der Geschäftsbericht der Gotthardbahn berechnet den Gesamtaufwand per Ende 1885 sogar auf 67364410 Franken. Nach Bereinigung verschiedener Differenzen wie der nachträglich beschlossenen zusätzlichen Tunnelausmauerung ergab sich dann gegenüber dem Voranschlag sogar ein Gewinn von 4692806 Franken. Dieses Geld wurde nicht etwa Favre zugesprochen, sondern zu zwei Dritteln der Gotthardbahngesellschaft einverleibt und zu einem Drittel den Aktionären ausgeschüttet: 23 Franken je Aktie.

Favres Werk ist gelungen. Es begründete den Reichtum einer grossen

Weist der E(rze)ngel dem Sieger des Ausschreibungsverfahrens den Weg zum neuen Weltwunder oder erweist der Künstler Henri van Muyden dem Helden vom Gotthard posthum grosse Ehre?

Grabinschrift.

Gesellschaft. Diese Gesellschaft jedoch stürzte dessen Schöpfer in den totalen Ruin.

Mildernde Umstände

Immerhin beschloss im Oktober 1885 der Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft, Marie-Augustine Hava-Favre «eine für ihre Gläubiger unantastbare und unveräusserliche jährliche Rente von 10000 Franken» auszurichten. Zusammen mit ihrem Mann, dem Bankier Naoum Hava, einem Valet de Chambre und einer Cuisinière lebte sie in Plongeon, bis sie das Anwesen 1896 an die Stadt Genf veräusserte. Die Rentenverpflichtung der Gotthardbahn ging 1909 auf die Schweizerischen Bundesbahnen über. Frau Hava starb am 11. August 1912 in Paris.



Denkmal auf dem Friedhof Göschenen.



Ihr Witwer ersuchte die Kreisdirektion V der Schweizerischen Bundesbahnen in Luzern, die Rentenzahlungen fortzuführen, da er nicht nur seine Lebensgefährtin, sondern auch seine Lebensgrundlage verloren habe. In der abschlägigen Antwort aus Bern betonte der nachmalige Bundesrat, SBB-Generaldirektor Dr. Robert Haab (1865–1945), das Rentenprivileg sei eindeutig der Tochter Louis Favres persönlich zugesprochen gewesen, um «die Enttäuschungen, die der Gotthardtunnelbau ihrem Vater zugefügt hat, zu mildern. («... atténuer ... les mécomptes que l'entreprise de la construction du tunnel du Saint-Gothard avait causé à son père ...»).