

Zeitschrift:	Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber:	Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band:	58 (1964)
Heft:	5
Rubrik:	Die Lebensgeschichte des Gotthard-Tunnel-Erbauers

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: 13.01.2026

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

Die Lebensgeschichte des Gotthard-Tunnel-Erbauers

1. Der Lehrling Louis Favre

Es war im Frühling 1844. Die Spaziergänger der Stadt Genf gingen hinaus an die Ufer des Sees. Viele wanderten höher hinauf zu dem Dorfe Chêne. Die barmherzigen Schwestern aus Genf ließen dort oben ein neues Haus bauen. Es war ein Heim für Kranke und Genesende. Heute wurde der letzte Balken in den Dachstuhl gefügt. Die Frau Oberin erzählte: «Louis Favre ist ein geschickter Jüngling. Sein Vater ist Zimmermann. Louis ist sehr anstellig. Es kommt ihm allerlei in den Sinn. Aus dem wird sicher einmal etwas Rechtes.»

Louis Favre war breitschultrig und kräftig. Seine Bewegungen waren flink. Er stand ohne Furcht auf dem Dachgerüst. Dort zog er an einem Seil den letzten Firstbalken empor. Zuletzt holte er noch ein grünes Tännchen. Er hatte das Bäumchen mit bunten Bändern geschmückt und steckte es nun auf den First. Alle Leute waren fröhlich und dankten Louis Favre für die gute Arbeit am neuen Haus. Die Oberin sagte: «Wollen Sie in die Fremde gehen?» Louis antwortete: «Ja, ich gehe nach Frankreich. Ich habe die Lehrzeit bei meinem Vater fertig. Nun möchte ich als Geselle noch etwas lernen.» Louis Favre hatte noch keine Stelle in Frankreich. Die Oberin hatte Bekannte in Paris. Sie schrieb einen Empfehlungsbrief. Diesen konnte Louis Favre den Bekannten abgeben.

2. Der Geselle Louis Favre in Paris

Louis Favre hatte in Paris gute Aufnahme und Beschäftigung gefunden. Er arbeitete dort in einem großen Unternehmen. Das

Geschäft baute Geleise und Brücken für eine Eisenbahn. Die Arbeiter mußten hölzerne Gerüste über den Fluß Charenton spannen. Dutzende von Arbeitern kletterten über die Balken und hämmerten und klopften. Der Bauaufseher rief Befehle aus. Der Ingenieur und der Bauleiter besprachen miteinander die Arbeit. Sie waren ratlos. Denn sie sollten Pfähle aus dem Wasser schaffen. Da lief Louis Favre an ihnen vorüber und hörte das Gespräch. Nach dem Feierabend schaute er die Arbeit allein an. Er dachte in der Nacht darüber nach. Am Morgen wußte er Rat. Er ging zum Bauleiter und machte ihm einen Vorschlag. Der Bauleiter lächelte zuerst über den kleinen Schweizer. Aber bald sah er, daß Louis Favre ein gescheiter Mann war. Louis Favre arbeitete mit zehn Arbeitern und holte die Pfähle aus dem Fluß. Da dankten ihm die Vorgesetzten für seine Arbeit.

3. Der Bauführer Louis Favre ist in großer Gefahr

Louis Favre lernte täglich etwas Neues. Er arbeitete in der Bauleitung und wurde Aufseher. Louis Favre heiratete die Tochter seines Meisters. Dann begann er ein eigenes Unternehmen. Er war den Arbeitern ein guter Vorgesetzter. Im Jahre 1863 besaß er schon ein berühmtes Geschäft. Auf der Linie Lyon—Genf baute er den Crédé-Tunnel fertig. Alle zwei Stunden fuhr ein Zug durch den Tunnel. Der Verkehr wurde nicht unterbrochen. So mußte Louis Favre mit seinen Arbeitern unter Lebensgefahr im Tunnel schaffen. Da ge-

schah ein schreckliches Unglück. Eine Stützmauer stürzte ein. Die Erd- und Steinmassen verdeckten das Geleise. Die Arbeiter wollten die Schaufeln und Kellen wegwerfen und fliehen. Aber Louis Favre blieb und arbeitete ruhig weiter. Er forderte die Arbeiter auf: «Liebe Freunde. Wer ein Mann ist, bleibt hier und tut seine Pflicht. Wir verhüten damit ein großes Unglück. In einer Stunde ist der Zug da. Viele hundert Menschen danken euch.» Er nahm wieder die Schaufel und arbeitete fleißig weiter. Als der Zug kam, war die Arbeit fertig. Das Geleise war frei von Schutt und Steinen. Die Arbeiter waren froh und stolz. Der Zug sauste vorbei. Die Reisenden ahnten nichts von dem Unglück. Louis Favre und seine Arbeiter hatten vielen Menschen das Leben gerettet.

4. Der Unternehmer Louis Favre war ein großer Wohltäter

Überall wurden Eisenbahnen gebaut. Sie verbanden die Städte und Länder miteinander. Louis Favre hatte schon manche Strecken gebaut. Er verdiente dabei viel Geld. Mit vierzig Jahren war er ein reicher Mann. Aber er arbeitete immer weiter. Auf seinem Schreibtisch lagen viele Pläne. Louis Favre wollte die Eisenbahnschienen durch das Alpengebirge legen. Zuerst wollte er ein Haus bauen am Genfersee. Dort konnte er Kräfte sammeln über das Wochenende. Im Juli 1870 brach der Deutsch-Französische Krieg aus. Die geplanten Arbeiten konnten nicht gemacht werden. Die Maschinen standen still. Die Arbeiter waren arbeitslos. Das war eine schlimme Zeit. Louis Favre ließ die Arbeiter zu sich kommen. Er gab ihnen Arbeit. Sie schaufelten und pickelten fleißig auf seinem Land. Der Boden wurde eben gemacht. Es gab am Seeufer Stützmauern, kleine Straßen, Brücken und Ruheplätze. So hatten die Arbeiter Beschäftigung. Am Samstag konnten sie den Lohn mit heimnehmen. Seine Arbeiter mußten in der Kriegszeit nicht hungern. Louis Favre ließ diese Arbeiten nicht für sich machen, son-

dern für die Stadt Genf. Louis Favre war ein großer Wohltäter.

5. Louis Favre beginnt den Bau des Gotthardtunnels

Der Krieg war vorüber. Louis Favre stand jeden Tag in seinen Anlagen bei den Arbeitern. In der Nacht machte er Pläne für den Gotthardtunnel. Das Werk war ausgeschrieben. Der Vertrag mit der Gotthardbahngesellschaft lag auf dem Tisch. Louis Favre mußte ihn nur noch unterschreiben. Er rechnete und rechnete. Manchmal zweifelte er. Dann faßte er wieder Mut. Louis Favre hatte neue Bohrmaschinen erfunden. Damit konnte er Dynamit brauchen zum Sprengen des Gesteins. Nun unterschrieb er den Vertrag und begann das große Werk. Auf beiden Seiten des Gotthards wurde gebohrt. Bei Göschenen und bei Airolo waren Löcher im Gotthardgebirge entstanden. Hohe Gerüste waren am Berg errichtet. Rollwagen fuhren hinein und heraus. Louis Favre war der Leiter der Tunnelbauten. Er sprach zum Koch: «Kocht gut für die Arbeiter. Wascht die Geschirre sauber. Sie sollen es recht haben. Sie müssen auch streng arbeiten.» Er ging auch ins Lazarett. Dort lagen die Verwundeten. Jedem gab er ein freundliches Wort. Er sorgte auch hier für Sauberkeit und gute Pflege. Nachher fuhr der Meister mit dem Rollwagen ins dunkle Loch.

6. Unerwartete Hindernisse zeigen sich beim Gotthardtunnelbau

Es gab auch Hindernisse. Wasser strömte aus dem Berg. Beim Sprengen gab es Verletzte. Nach dem Sprengen donnerten die Felswände. So fraß sich der Bohrer immer weiter in den Berg hinein. Die Bäche rissen oft die Stützmauern weg. Die ganze Tunnelöffnung füllte sich mit Lehm und Wasser. Die Arbeiter flohen. Alle konnten sich retten. Nun mußten sie tagelang die Erde hinausfahren. Dann wurde eine dicke Wehrmauer gebaut. Der Schaden war wieder behoben.

Eines Tages kam der Aufseher zu Louis Favre und sagte: «Wir müssen sofort nach Göschenen gehen. Dort ist ein Streik ausgebrochen. Der Tunnel ist leer. Die Maschinen stehen still. Die Männer arbeiten nicht mehr.» Louis Favre war nicht zufrieden mit dem Aufseher Bertuti. Er war unvernünftig mit den Arbeitern. Die Luft im Berg war schwül und schlecht. Die Arbeiter waren oft kraftlos und mußten den Pickel weglegen. Das verstand Bertuti nicht und er schimpfte mit ihnen. Louis Favre stieg allein über den Gotthard. Er wollte selber mit den Leuten reden. In Göschenen sah er die schwarzen Italiener am Tunneleingang. Die Arbeiter fluchten und schlugen einander. Militär sorgte für Ordnung. Steine flogen durch die Luft. Louis Favre ging zu den Männern und redete ruhig mit ihnen. Einige weinten und sagten: «Ihr meint es gut mit uns. Aber es sind nicht alle so gut wie Sie.» Da redete

Louis Favre sehr streng mit den Aufsehern und schimpfte mit ihnen. In den Baracken war keine frische Luft. In den Krankenbaracken sah es schlimm aus. Zwischen den Gebäuden lag viel Schmutz. Louis Favre machte überall Ordnung. Die Bauleiter und Aufseher hatten Respekt vor Louis Favre. Sie hatten nicht gerne, wenn er Kontrolle machte.

Louis Favre hatte auch Neider. Sie mochten ihm den Erfolg nicht gönnen. Der Oberingenieur Hellweg vom Nordtunnel wollte die Arbeit selber fertig machen. Er wollte den Ruhm haben. Er hetzte gegen Louis Favre. Die Gotthardtunnelgesellschaft wollte Louis Favre entlassen. Aber Louis Favre wehrte sich gegen die Verleumdung. Er wollte den Tunnelbau selber fertig machen. Ingenieur Bossi war sein treuer Freund. Er half seinem Meister Louis Favre.

Schluß folgt

Lohnt sich der Wettlauf zum Monde?

Lohnt es sich wirklich, zwanzig bis vierzig Milliarden Dollar aufzuwenden, um den Wettlauf zum Monde zu gewinnen?

Ist es wichtiger, einen Astronauten auf den Mond zu schicken, oder den Krebs zu bekämpfen, dem über 50 Millionen der heute lebenden Amerikaner einmal zum Opfer fallen werden?

Ist die Erforschung des Mondes für die Menschheit wichtiger als die Ausrottung von Geisteskrankheiten, durch die heute jedes vierte Bett in den amerikanischen Krankenhäusern belegt wird?

Was bedeutet eine Handvoll Monderde für jene 17 Millionen Amerikaner, die jede Nacht hungrig schlafen gehen müssen, wie eine Zeitung berichtete?

Ist der Weg zum Mond lebensnotwendiger als ein verbessertes Straßennetz, damit nicht mehr wie bisher jedes Jahr 40 000 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben kommen?

Wollen wir lieber die andere Seite des

Mondes kennen lernen als unsere Kinder vor Leukämie (Blutkrankheit) und anderen schweren Krankheiten geheilt zu sehen?

Ist es wichtiger, der Erste auf dem Monde zu sein oder die Städte mit ausreichend gutem Wasser zu versorgen?

Sollen wir nicht lieber bessere technische Möglichkeiten zur Nutzung unserer Bodenschätze entwickeln, anstatt ein Weltraumschiff zur Fahrt auf den Mond zu bauen? Ist ein bemannter Flug zum Mond wichtiger als das Bemühen, Ordnung in die Welt der erwachenden neuen Staaten in Afrika zu bringen, die Spaltung Deutschlands und die berüchtigte Mauer in Berlin zu beseitigen?

Martel Meyerhöfer, St. Gallen

Was der Redaktor dazu meint

Eigentlich müßte die (gehörlose) Einsenderin diese Fragen an die Amerikaner und Russen richten. Denn wir Schweizer ma-