

<b>Zeitschrift:</b>	SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Band:</b>	3 (1929)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Zum 50. Todestag Louis Favre's, Erbauer des Gotthardtunnels
<b>Autor:</b>	Labhardt, E.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-780203">https://doi.org/10.5169/seals-780203</a>

### 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:** 15.02.2026

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

## ZUM 50. TODESTAG LOUIS FAVRE'S, ERBAUER DES GOTTHARDTUNNELS

Wenn der Reisende im bequemen Schnellzuge, gezogen von der rauchfreien, elektrischen Lokomotive, den Gotthardtunnel durchfährt, froh dem frostigen Norden entronnen, dem sonnigen Tessin zuzueilen, dann gibt er sich wohl selten Rechenschaft darüber, welch gewaltiger Arbeit es bedurfte, dieses Tor durch die Zentralalpen zu öffnen.

So reich die Gotthardlinie an grossen und kühnen Kunstbauten auch ist, die grösste bleibt doch immer der Gotthardtunnel.

In wenigen Jahren wird ein halbes Jahrhundert verflossen sein, da die Gotthardbahn dem Betriebe übergeben und damit vor der ganzen Welt Zeugnis abgelegt wurde von der siegreichen Kraft einer grossen Idee und dem ebenso siegreichen Willen des Erbauers des Gotthardtunnels, dem Genfer Louis Favre. Am 19. Juli dieses Jahres werden es 50 Jahre her sein, seitdem dieser grosse Mann, ein «Schweizer eigener Kraft», im Tunnel unerwartet aus dem Leben schied. Es ist Pflicht der Nachwelt, diesen Erinnerungstag ins Gedächtnis zu rufen.

Louis Favre wurde am 26. Jan. 1826 zu Chêne-Bourg im Kanton Genf geboren, wo der Knabe in der herrlichen Landschaft sich frei und ohne grossen Schulzwang entwickeln konnte. Bei seinem Vater, einem Zimmermann, lernte er dieses Handwerk. Als ganz junger Geselle zog er nach Frankreich und kam nach Paris, wo er durch die Empfehlungen der Oberin eines Klosters bei einem tüchtigen Unternehmer Arbeit fand. Hier tat sich der kleine Schweizer — wie er genannt wurde — bald durch Arbeitsfreudigkeit und Intelligenz hervor und wurde von seinem Bauherrn zu immer grösseren und schwierigern Arbeiten herangezogen. Diese Verhältnisse, der Zufall und die damalige Zeit des überall beginnenden Eisenbahnbaues kamen Favre zu Hilfe, und schon nach verhältnismässig kurzer Zeit war er selbst Bauunternehmer im Geschäft seines Meisters, der ihm seine Stieftochter zur Frau gab. — Bei seinen Eisenbahnbauten hatte Favre besonders viele Tunnels zu erstellen, die ihm bald den Ruf einer Autorität im Tunnelbau ver-

schaften. In der Zeit, wo Favre als Grossunternehmer bereits einen vollen moralischen und finanziellen Erfolg erzielt hatte und er schon daran dachte, sich auf seine inzwischen erworbene prächtige Besitzung «Plongeon» bei Genf ins Privatleben zurückzuziehen, wurde der Staatsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz für den Bau der Gotthardbahn abgeschlossen. Damit entstand für Favre, dessen ganzes Tun und Trachten bisher auf die Erstellung grosser technischer Werke im Eisenbahnbau gerichtet war, ein schwerer, innerer Konflikt, ob er sich wirklich dem beschaulichen Privatleben widmen, oder ob er, seinem noch ungebrochenen Unternehmungsgeist folgend, sich an den Bau des Gotthardtunnels heranwagen und damit seinem Drange, für die Welt etwas Grosses zu leisten, nachgeben sollte. Er entschloss sich zur kühnen Tat, angespornt durch die Erfolge Sommeillers, des Erbauers des Mont-Cenis-Tunnels, dessen Einweihung am 17. Sept. 1871 feierlich begangen worden war, und dessen Bau Favre schon seit langem mit grösster Aufmerksamkeit verfolgt hatte.

Am 13. Sept. 1872 begann Favre den Bau des Gotthardtunnels und eröffnete damit einen der gewaltigsten Kämpfe zwischen dem Menschen und dem Hochgebirge.

Als Mann höchsten Pflichtbewusstseins und im Besitz körperlicher und geistiger Vollkraft gab sich Favre rastlos und unermüdlich diesem grossen Werke hin. Bald weilte er für Finanzgeschäfte in Paris, bald in seinem Hauptbureau Genf, dann wieder bei der Gotthardbahndirektion in Luzern, bald sah man ihn auf der Baustelle der Nordseite des Tunnels, bald auf derjenigen der Südseite, wobei stets die beschwerliche Reise über den Gotthardpass gemacht werden musste. Die gewaltige Organisation für den richtigen Gang der Arbeiten und der Kampf gegen die mit dem tieferen Eindringen in den Berg immer zahlreicher auftretenden Schwierigkeiten beschäftigten Favre und seine hervorragend tüchtigen Oberingenieure, E. v. Stockalper auf



Das Denkmal Louis Favre's auf dem Friedhof zu Göschenen  
Le monument de Louis Favre au cimetière de Göschenen

der Nordseite und Bossi auf der Südseite, Tag und Nacht. Die grösste Genugtuung empfand Favre aber, wenn er inmitten seiner Arbeiter, die ihn hochschätzten und, im vollen Vertrauen auf ihn, seinen Gedankenflug durch den Berg mit der Kraft ihrer Arme verwirklichten, im Stollenvortrieb stand, und er so den gigantischen Kampf mit dem Granit selbst leitete und überwachte.

In der Folge kamen auch trübe Zeiten für Favre, indem sich Widerwärtigkeiten aller Art gegen ihn erhoben. Finanzielle Schwierigkeiten der Gotthardbahngesellschaft, die auch zu den seinigen wurden, Misstrauen gegen seine Fähigkeiten, das Werk vollenden zu können, Intrigen von Leuten, die ihn um seinen Ruhm beneideten, bereiteten ihm viel Kummer. Wenn Favre auch gegen alle diese Schwierigkeiten mit gleich offenem Visier ankämpfte, wie er den Kampf mit dem Berge durchfocht, so hatten diese Aufregungen, sowie die grossen geistigen und körperlichen Anstrengungen seine Gesundheit doch auf eine zu harte Probe gestellt.

Am 19. Juli 1879 war Favre anscheinend frisch und munter mit dem Oberingenieur der Nordseite, E. v. Stockalper, zu einer Besichtigung in den Tunnel gegangen, wo drückende Hitze herrschte. Etwa 3 Kilometer vom Nordeingang fühlte sich Favre plötzlich unwohl, er ging noch einige Schritte und sank plötzlich, vom Herzschlag getroffen, tot in die Arme seines Begleiters.

Dieser plötzliche Hinschied Favres, inmitten der Arbeit und als ihr Opfer, wie so viele seiner getreuen Arbeiter, rief einer nicht geringen Bestürzung, und der Tag der Beerdigung auf dem Friedhof seines Heimatdorfes gestaltete sich zu einem schweizerischen Trauertage.

Nach dem Tode Favres führten seine Mitarbeiter das grosse Werk weiter, und als am 29. Februar 1880 im Tunnel die letzte Scheidewand fiel und der Mensch als Sieger aus dem gigantischen Kampf hervorgegangen war, da trat der Name Favres wieder auf aller Mund. Der Hochachtung für den grossen Mann und der Erinnerung an ihn gaben die Arbeiter, denen Favre stets Führer und verständnisvoller Helfer gewesen war, in ehrender und rührender Weise Ausdruck, indem sie sich das Bild ihres toten Meisters durch die kleine Oeffnung der Durchschlagsstelle zuerst hindurchreichten.

Die Bahn war nun frei, der Gotthardtunnel wurde vollendet, am 24. Dezember 1881 fuhr der erste Zug hindurch, und am 1. Juni 1882 erfolgte die feierliche Eröffnung der Gotthardbahn. — Seither haben Millionen von Reisenden die Gotthardlinie befahren, und sie ist zur Hauptverkehrsader für den grossen Warenaustausch zwischen den Völkern im Norden und Süden geworden. Der Name Favres aber bleibt mit der Erstellung dieser grossen Alpenbahn unauslöschlich verknüpft.

Es ist daher eine Ehrenpflicht der schweizerischen Bundesbahnen, des vom Zimmermannslehrling zum Erbauer des Gotthardtunnels und Begründer der schweizerischen Tunnelbaukunst sich emporgearbeiteten Louis Favre zu gedenken und an seinem Monument in Chêne-Bourg, sowie an den beiden ihm und den bei seinem Werke gefallenen Arbeitshelden auf den Bergfriedhöfen in Göschenen und Airolo errichteten Denkmälern den Ehrenkranz niederzulegen.

E. Labhardt, Kreisdirektor, Luzern.

## AUS HELVETISCHEM SOMMER

Alpwelt — Firngärten — Sommerreich!

Eis bricht durch Luft, kristallklare — Freiheit verkündend, Reife und Strahl.

Vom Wallis bis Bünden gleissen die Gletscher, schmilzt die Schnee-Schweiz.

Über dem Meere, in himmlische Sphäre spriessen Enziane zu tausend auf.

Bald ist ein Funkeln, Leuchten und Fergen — unter den Bergen, dass Gott froh Hirt wird!

Über die Herde atmet die Erde, wie ein Traum aus Reiz und Azur.

Bläue Juwele jubeln in Weiden, rot — Glockenlaut! Seen der Alpen, lieblich umklungen — Granit umreibt!

Linnen der Sonne, schimmernde Gletscher, über euch wandert der braune Mensch!

Alles ist strahlend und überfrei!

\* \* \*

Heitere Täler, unter den Trümmern uralter Berge: — Lärchendurchträumt!

Schwarzbraune Nester, Weiler, Korngärten — Trümmerfluss, schäumend, urwild!

Alles glüht nieder vom Dache der Gletscher — stürzt, sprüht — donnert, rauscht.

Wildbach und Wasserfall jauchzen im Lichtgewand — Ziegen und Gemsen schlagen die Fluh.

\* \* \*

Aber vom Talgrund reisst sich das Matterhorn grad in den Himmel: — Fanale im Meer!

Trunken im Äther lässt sich das Matterhorn von den Windbrüdern der Erde umfrein.

Freiheit im Äther — Juli der Alpwelt — Sphäre der Sonne: — Dreiheit im Strahl!

Gross ist die Gletscherzeit, Täler durchbrausend — Sterne umweh'nd.

\* \* \*

Wenn Wallis und Bünden, Glarus und Bern, Uri, Ticino und alle andern im Gletscher prangen: Jaucht die Schweiz!

Brüder der Erde, schaut in die Berge, wie sie erhaben und leuchtend sind!

Juli, Helvetien — Helden der Sonne, seht sie vereint: — das Strahlenpaar!

\* \* \*

Wandert zu Berg — reckt euch auf Gräte — tretet aufs Horn:

Von Wallis bis Bünden strahlen die Alpen — füllt sich das Herz.

Juli der Alpen; Sommergewalt!

Dr. Georg Dürst.