

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 19 (1929)
Heft: 29

Artikel: Louis Favre, der Erbauer des Gotthardtunnels
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642599>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

bildhauerei mußte das Nachahmen und geistlose Kopieren von alten Motiven aufgeben und neue Aufgaben neu zu lösen suchen. Die Graphik mußte aus der photographischen Reproduktionstechnik wieder zu einer gesunden handwerklichen Ursprünglichkeit, wie sie der Renaissance eigen war, zurückgeführt werden. Und der Zielsetzung entsprach der Kampf, um deren Erreichung. Sprechen wir nicht von ihm, von Leid und Entbehrung nicht. Wir wissen es alle, aus dem Kampf wird der Erfolg geboren, aus dem Leid die tiefsten Werke geschaffen. Sprechen wir von Arbeit und Erfolg.

Da liegen vor mir Wiedergaben von Holzschnitten und Radierungen, von Medaillen und Plaketten, deren er manches Hundert geschaffen hat und die vorerst seinen Ruf begründeten. Alle diese Werke verraten eine ungemein feinfühligte Hand und eine erstaunliche Sicherheit der Formgebung. Während einige Kritiker in Holzschnitt und Radierung das Beste und Eigenartigste des Künstlers finden, sieht Professor Weese von Unbeginn Karl Hänny's Stärke in der Plastik bildhauerischer Art, die leider durch die zu seltenen Groß-Aufträge nicht zu voller Entfaltung gelangen kann. Diese letzte Auffassung erhellt aus all den Werken der Kleinkunst. Seine Holzschnitte wirken wie ein volles Relief, einmal infolge der überaus breiten, kräftigen Linienführung, welche die Figur (meist weibliche Akte und Charakterköpfe) vom Hintergrund abhebt und besonders durch die energische Licht- und Schattenverteilung. Wir dürfen füglich behaupten, daß Karl Hänny den Holzschnitt zu neuer und hoher Blüte gebracht hat und daß die Wucht der Darstellung den jungen Künstlern starke Impulse zu geben vermochte. Und wer die Steinskulpturen im Rosengarten, die Genovevagruppe auf dem Breitenrainplatz, die Madonna und die Kindergruppen am Frauenspital, das Soldatendenkmal in Ballenstadt u. a. auf sich hat wirken lassen, kommt zur Ueberzeugung, daß Karl Hänny's ertümlichste Kraft in der bildhauerischen Großkunst liegt und muß es bedauern, daß sich diese Kraft und die noch jugendliche Schaffensfreude des Fünfzigjährigen nicht in dieser von ihm ersehnten Richtung voll und ganz auswirken kann. Dem Jubilar wünschen wir bei Gelegenheit dieser Erinnerungsfeier noch viele Jahre frohen Schaffens und uns die Freude zahlreiche seiner Werke in unserer Stadt und unserem Lande sehen zu dürfen.

Dr. H.

Louis Favre,

der Erbauer des Gotthardtunnels.

Zum 50. Todestag, 19. Juli 1879.

Am 27. Februar 1880, also vor bald 50 Jahren, durchbrach der Bohrer die letzte Scheidewand im Gotthardtunnel, die Süd und Nord noch trennte. Der Erbauer, Louis Favre, erlebte den Triumph des Durchstichs nicht mehr. Am 19. Juli 1879, vor 50 Jahren, raffte ihn im Tunnel, den er einem französischen Ingenieur zeigen wollte, ein Herzschlag weg. Weinend umstanden die Arbeiter die Leiche ihres Führers; es war rührend, zu sehen, mit welcher Anhänglichkeit sie an ihm hingen.

Louis Favre, das große technische Genie des 19. Jahrhunderts, leitete das ungeheure Werk des Alpendurchstichs, jener Mann, der kaum eine rechte Schulbildung, geschweige denn eine technische Hochschule besucht hatte. Es ist wunderbar, daß der einfache Landknecht, der am 26. Januar 1826 in Chêne bei Genf zur Welt kam, der nur die ganz ungenügende Dorfsprimarschule besucht hatte, es aus eigener Kraft so weit brachte, dem größten Werke seiner Zeit als Leiter vorzustehen. Mit den nötigen Gaben hatte ihn Mutter Natur zwar ausgerüstet. Er verfügte über eine rasche Auffassungsgabe, die die Dinge sofort nach ihrem wahren Wert einzuordnen verstand und ihm auch die Wege wies, die zu gehen waren. Damit verbanden sich eine seltene Tatkraft, ein eiserner Wille und ein großes Organisationstalent.

Der Vater war Zimmermann, und ein Zimmermann sollte auch der Sohn werden. Beim Vater machte er eine tüchtige Lehrzeit durch, ging dann auf die Wanderschaft,



Karl Hänny. Genovevagruppe auf dem Breitenrainplatz in Bern.

kam nach Paris, fand als einfacher Arbeiter in einem großen Baugeschäft (Voison) Anstellung und verrichtete treu und recht seine Arbeit. Ein Zufall gab seinem Leben eine andere Richtung. Bei einem Brückenbau boten sich den Ingenieuren ungeahnte Schwierigkeiten. In Gegenwart der Arbeiter berieten sie sich. Niemand wußte Rat. Da trat Louis Favre led vor und erklärte, man möchte ihm die Sache überlassen, er werde Mittel und Wege finden, um die Schwierigkeiten zu beseitigen. Ungläubiges Lächeln, wie immer in solchen Fällen! Aber man ließ den Arbeiter gewähren. Und er löste die übernommene Aufgabe zur allgemeinen Zufriedenheit!

Das verhalf ihm zu einem besseren Posten, wo sich die schlummernden Fähigkeiten voll entfalten konnten. Der Reihe nach wurde Favre bei Eisenbahn-, Brücken- und Tunnelbauten beschäftigt, bald genug in leitenden Stellungen. Er zeichnete sich allenthalben aus, erwarb sich das Zutrauen seines Unternehmers derart, daß er ihm seine Stieftochter zur Frau gab. Bei den Eisenbahnbauten von Dijon nach Lyon, nach Charenton, beim Tunnelbau an der Eisenbahnlinie Dugny-Fraisants machte er sich einen Namen. Der Bau des Crédotunnels durch die weichen Schichten des Jura, die eine vollständige Ausmauerung bedingten, machten Favres Namen auch in Fachkreisen bekannt.

Er durfte daran denken, ein eigenes Geschäft zu gründen. Um Aufträge brauchte ihm nicht bange zu sein. Frankreich und die Schweiz wetteiferten, ihn zu den größten Unternehmungen beizuziehen und für sich zu gewinnen. Er baute die Eisenbahn zwischen Lyon und Genf, an der Linie Lausanne-Freiburg den Chexbres-Tunnel. Ramentlich für

Tunnelbauten galt Louis Favre als bewährte Autorität. Sein Vermögen wuchs, und er konnte sich die prächtige Besitzung Plongeon bei Genf erwerben.

Die Vollenbung des Mont Cenis-Tunnels, dieses ersten Apendurchstichs zwischen Frankreich und Italien, spornete Favre an, seine Kräfte einmal an einem großen und größten Werke zu versuchen. Seit den vierziger- und fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts sprach man von einer internationalen Eisenbahn durch die Schweiz nach Italien und von einem Gottharddurchstich.

1871 waren die Vorbereitungen so weit getroffen, daß das Werk geschaffen werden konnte. Die Gotthardbahngesellschaft war gegründet, die internationalen Verträge zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland waren unterzeichnet, 85 Millionen an Subventionen gezeichnet (45 von Italien und je 20 von der Schweiz und Deutschland). Eben war zur Erlangung geeigneter neuer Projekte ein Preisauschreiben erlassen worden. Favre griff zu. Sein Projekt erhielt vor andern den Vorzug, hatte sich doch schon lange in der schweizerischen Öffentlichkeit die Ansicht verbreitet, daß nur Favre und kein anderer ein solches Werk werde zwingen können.

Am 7. August 1872 wurde in Luzern der grundlegende Vertrag zwischen der Gotthardbahngesellschaft und Favre als Unternehmer unterzeichnet. Für Favre lautete er wenig günstig. Am grünen Tisch war er juristischen Spitzfindigkeiten als der Mann der frischen, fröhlichen Tat nicht gewachsen. Selber rechtlich denkend in allen Teilen, traute er auch anderen keine bösen Absichten zu. Diese Vertrauensseligkeit rächte sich in der Folge.

Am 13. September 1872 begann die Tunnelarbeit. Favre hatte sich die besten Männer als Mitarbeiter gesichert. In dem Genfer Physiker Colladon, der die Verwendungsmöglichkeit von komprimierter Luft zum Maschinenantrieb erfunden hatte, fand er einen selbstlosen, tüchtigen, technischen Berater. In Ingenieur Stodalper von Brigg, dem Erbauer der Furka-Strasse, erhielt die Göschenenseite des Tunnels ihren hervorragenden Oberingenieur, während auf der Südseite Ingenieur Bossi als treuer Helfer das Amt eines Oberingenieurs versah. In dem feingebildeten Waadtländer Louis Rambert hatte er einen treu ergebenden juristischen Berater.

Groß waren die zu lösenden Aufgaben. Für das Arbeiterheer mußten die nötigen Unterkunftsäumlichkeiten erst geschaffen werden. Für die Ernährung war Sorge zu tragen. Anfänglich ging man dem Berge mit Handvortrieb zu Leibe. Naturgemäß kam man bei dem harten Gestein nur sehr langsam vorwärts. Im zweiten Jahr waren die nötigen Bohrmaschinen beschafft. Sie wurden mit komprimierter

Luft getrieben. Täglich kam man durchschnittlich 7,30 Meter auf der Nordseite und 7 Meter auf der Südseite vor. Je weiter man vorrückte, desto größer wurden die Schwierigkeiten. Die Ventilationsfrage mußte gelöst werden. Viel Kopfschmerzen verursachte die Bekämpfung der großen Hitze. Die Erfahrungen, die man darin hatte, waren noch ganz unzulänglich, so daß die nötigen technischen Hilfsmittel erst erfunden werden mußten, namentlich dann, als infolge der ungeheuren Hitze die Körpertemperatur der Arbeiter auf 38 und 39 Grad Celsius stieg, die Zahl der Pulschläge auf 150. Es ist begreiflich, daß dadurch die Leistungsfähigkeit der Arbeiter stark gemindert wurde, daß Krankheiten aller Art sich einstellten, der Tod reichlich Ernte hielt.



Louis Favre.

Die Unternehmung tat aber alles, um die Lage der Arbeiter zu verbessern. Dankbar wurde dies von ihnen auch anerkannt. Die größten Hindernisse bereiteten die Wassereinbrüche. Der Wasserzufluß stieg von 30 Sekundenliteren auf 230 und mehr. Reißende Ströme ergossen sich in den Stollen, die zeitweise alles mitrissen. Ein weniger energischer Unternehmer hätte sich angesichts der sich häufenden technischen Schwierigkeiten als besiegt erklärt. In Favre lösten sie nur verdoppelte Energie aus, sie zu besiegen. Viel mehr setzten ihm die persönlichen Angriffe zu, die ewigen Plakereien mit der Bahngesellschaft. Viele Ingenieure mochten es nicht leiden, daß der technisch nach ihrer Meinung nicht vorgebildete Mann ein solches Unternehmen zu Ende führen sollte, daß sich der Primarschüler von Chêne neben die größten Ingenieure seiner Zeit stellte und diese in den Schatten drängte. Es kam zu allerlei kleinen und großen Intriguen, die das Ansehen Favres untergraben sollten. Der Oberingenieur Hellweg, der den Ruhm der Vollenbung für sich aufsparen wollte, errechnete ein Defizit von 102 Millionen Franken gegenüber den ersten Berechnungen und erklärte, es gebe keine andere Möglichkeit, die Lage der Gesellschaft zu retten, als daß Favre entlassen werde. Favre war das denn doch zu viel. Er strengte einen Prozeß an, den das Bundesgericht austrug und der mit der vollen Niederlage der Bahngesellschaft endigte.

Favre wurde, wie eingangs erwähnt, am 19. Juli im Gotthardtunnel von einem Herzschlag weggerafft. Seine Ueberreste wurden in Chêne beigesetzt, wo man 1893 ein Favre-Denkmal enthüllte. Die Presse des In- und Auslandes zollte Favre nach seinem Ableben die höchste Anerkennung, rühmte namentlich sein Organisationstalent, seinen praktischen Blick, seine Energie im Verfolgen eines einmal eingeschlagenen Weges. Louis Rambert erklärte: „Der Bau des Gotthardtunnels bildet ein wahres Phänomen in den Annalen der großen öffentlichen Arbeiten. Es ist ein Werk der Kühnheit und der ausdauernden Energie, dem die

schwierigsten wissenschaftlichen Probleme entgegenstanden.....“

Erwähnen wir noch, daß am 24. Dezember 1881 der erste Zug durch den Tunnel fuhr, daß die Gottshardbahn im Frühling 1882 eingeweiht wurde. Ein Favre-Denkmal findet sich in Göschenen, während Airolo ein Denkmal für die 200 während des Tunnelbaus gestorbenen Arbeiter baute, ein Werk des Bildhauers Andreoletti von Lugano, das ebenfalls ein Favre-Bild in Reliefform aufweist. i. o.

Aus der oberemmentalischen Gemeinde Trub.

Von E. Glur. (Schluß.)

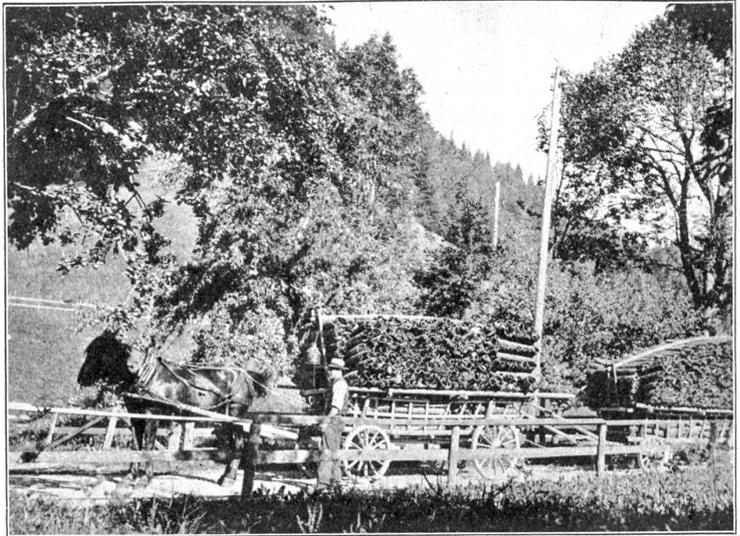
In einer Gemeinde, die mit 42,5 Prozent ihres Gesamtinhaltes mit Wald angepflanzt ist, bildet dementsprechend auch der Erlös aus dem Holz einen nicht zu unterschätzenden Bestandteil der landwirtschaftlichen Einnahmen. Jährlich kommen einige Tausend Festmeter Bauholz aus den zahlreichen Gräben auf die gut eingerichteten Sägereien und Holzplätze.

Bei schönem „Schleiß“ bewegen sich gleich einer nicht endenwollenden Schlangenlinie die Trämelfuhren talwärts. Im Herbst schwanken hohe, mit Reiswellen oder Rinde beladene Wagen dem Talausgang zu. Wie viel nicht ungefährliche Arbeit, Kraft, gepaart mit Sachkenntnis, gilt es zu leisten, bis die Ware dem Käufer abgeliefert werden kann!

Selbstverständlich ist auch ein rühriger Handwerkerstand bereit, Erzeugnisse seines Fleißes zur Zufriedenheit der Kunden zu veräußern.

Die öffentlichen Werke dürfen sich gleichfalls sehen lassen. Mit großem Kostenaufwand erstellte man bessere Zufahrtsstraßen, einmal durch das Haupttal selbst, dann durch die Nebentäler: Brandösch, Twären, Gummen, Seltenbach, Gersten- und Hüttengraben. In den Jahren 1920—25 betragen die Ausgaben durchschnittlich Fr. 22,000 für das Bauwesen, was zirka Fr. 10 pro Kopf der Bevölkerung ausmacht.

In allzu frischer „schlimmer“ Erinnerung steht leider der 17. Brachmonat letzten Jahres. In aufopfernder Arbeit hatten die Bauern des Seltenbachbezirkes gemeinsam den zirka 3 Kilometer langen Weg in mustergültiger Weise geändert und verbessert. Ein Zeitraum von wenigen Stunden genügte, das ausgeführte Werk zu vernichten und so zu verheeren, daß mit viel größern Opfern Gemeinde und



Rindenfuder.

Anstößer die Straße neu anlegen mußten. Dazu kommen nun Schwellenbauten in dem genannten Graben und dem durch das Anwetter ebenfalls arg mitgenommenen Tal der Twären. Bund, Kanton, Gemeinde und Anstößer werden zu ganz gewaltigen Leistungen herangezogen, da die vorgesehenen Bauten die Summe von Fr. 120,000 für jeden Graben erreichen.

Gegenwärtig wird das Hydrantenetz der Gemeinde um ein bedeutendes Stück erweitert. Im Unterfeld-Längengrund kommt die — allerdings für sich bestehende — Anlage für Lösch- und Trinkwasserversorgung auf Fr. 60,000 zu stehen. Im nächsten Jahre soll die bestehende Leitung vom Dörfli nach dem Grund-Sägegasse vergrößert werden. Damit sind verschiedene Häusergruppen mit beträchtlichen Holzlagern besser geschützt, als es bis dahin möglich war.

In vorbildlicher Weise führte die Gemeinde kürzlich die Versicherung ein für Unglücksfälle bei Brandausbrüchen und Hochwassergefahr. Es ist dies ein Fürsorgeakt, wie ihn gewiß nur größere Gemeinwesen durchführen. Dies darf öffentlich festgehalten werden, da Trub keine Industrie aufzuweisen hat.

Auch in Sachen Verkehrs- und Verkehrsmittel steht die Gemeinde „nicht hinter dem Mond“. Mit Ausnahme von 2 Monaten verbindet ein dreimaliger — an Sonntagen deren 4 — Postautokurs die Bahnstation Trubschachen mit Trub und Janthaus. Damit ist man nur mehr 1½ Stunden vom „Rigi des Emmentals“ entfernt. Der Postdienst ist besser geworden. Die Menge der ankommenden wie abgehenden Poststücke steht in keinem Verhältnis zu der Zeit vor 50 Jahren, wo nur einmal täglich ein Botengang nach Trubschachen nötig war.

Auf je 5 bewohnte Gebäude der Gemeinde trifft es ein Telefon, was bei der Einzelhofriedelung der oft stundenweiten Entfernung von einem Arzt z. B. von außerordentlich wichtiger Bedeutung ist.

Die Zeiten sind vorbei, wo ein „Sigrüst Köbbu“ an der Ecke des Gasthofes zum „Löwen“ auf die Kirchgänger wartete, um ihnen die Publikationen, Empfehlungen usw. vorzulesen. Die Nachrichten erreichen schneller den hintersten Graben und Krachen.

In den 6 Schulhäusern werden in 13 Klassen bei 450 Kinder unterrichtet. Vor einem Jahrhundert waren es genau 100 Kinder mehr, und doch dürfen wir annehmen, daß damals kaum alle die Schule besuchten. Neben der geringern Kinderzahl spielen wohl auch die Landflucht, die Abwanderung in andere Gemeinden des Kantons und



Alte Postkutsche.