Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 20

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Ein schiedsgerichtliches Urtheil. — Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern. — Differentialpumpe, Construction A. Schmid. — Revue. — Miscellanea. — Vereinsnachrichten.

Ein schiedsgerichtliches Urtheil.

Am 4. Februar dieses Jahres fällte das aus den HH. alt Bundesrichter Niggeler in Bern, Professor Andreas Heusler in Basel und Ingenieur Muralt in Bern bestehende Schiedsgericht in Sachen des gewesenen Oberingenieurs W. Hellwag von Eutin gegen die Gotthardbahngesellschaft, das unsern Lesern aus einer Mittheilung in Nr. 6 unserer Zeitschrift bekannte Urtheil, laut welchem die Gotthardbahngesellschaft zu einer Entschädigung von Fr. 174 000 und zur Zahlung von Fr. 2000 Kosten an Hrn. Hellwag, sowie zur Tragung sämmtlicher Gerichtskosten verurtheilt wurde.

Der Process Hellwag hat bei der gesammten Technikerschaft der Schweiz und des Auslandes ein so ungeheures Aufsehen erregt, dass es sich wohl rechtfertigt, auf die Motive, welche zu diesem Urtheil geführt haben, näher einzutreten. Wir thun dies auf Grundlage einer in Nr. 36 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ unterm 10. dies erschienenen auszugsweisen, actenmässigen Darstellung, aus welcher in erster Linie hervorgeht, dass das Schiedsgericht, bei welchem Hr. alt Bundesrichter Niggeler als Obmann fungirte, bei der Begründung des Urtheils die Ansprüche des Hrn. Hellwag unter drei verschiedenen Gesichtspunkten aufgefasst hatte, nämlich:

1. Forderung derjenigen Beträge, welche schon *vor* der Entlassung verdient gewesen seien, so dass sie selbst dann bezahlt werden müssten, wenn die Gotthardbahngesellschaft die vorzeitige Vertragsaufhebung durch genügende Gründe zu rechtfertigen vermöchte;
2. Forderung aller derjenigen weiteren Beträge, welche dem Hrn. Hellwag bei Fortsetzung des Vertrages in Gemässheit desselben von der Gesellschaft hätten bezahlt werden müssen, auf die er daher keinen Anspruch haben würde, wenn die vorzeitige Entlassung als eine durch genügende Gründe gerechtfertigte erscheinen würde;
3. Forderung des Ersatzes indirecten Schadens, den er durch die Jahre lang fortgesetzten Kränkungen, namentlich aber durch die schliessliche rechtswidrige Entsetzung aus einem ehrenvollen Wirkungskreise und die damit verbundene Zerstörung seiner gerechten Erwartungen auf eine neue Anstellung nach Beendigung des Gotthardbahnbaues erlitten habe.

Unter dem ersten Gesichtspunkte hat das Schiedsgerichtsurtheil dem Hrn. Hellwag eine Summe von Fr. 40 000 als vertragsmässig versprochene Gratification für die von ihm schon vor seiner Entlassung angefertigten und zur Genehmigung vorgelegten Detailprojecte, zuerkannt. Die Zuerkennung einer Gratification für die Tessinischen Thalbahnen, welche bei Anstellung Hrn. Hellwag's sich schon in Betrieb befanden, wurde dagegen als nicht vertragsmässig versprochen, abgelehnt, obgleich zahlreiche Vollendungs- und Ergänzungsarbeiten und der Abschluss der Baurechnungen in die Dienstzeit des Hrn. Hellwag fallen. Die Weigerung der Auszahlung des erstgenannten Betrages wird vom Schiedsgericht als eine völlig rechtswidrige selbst für den Fall hingestellt, dass die Gotthardbahnverwaltung zur vorzeitigen Entlassung genügende Gründe gehabt hätte.

Zum Zwecke der Beurtheilung der weiteren direct aus dem Vertrage selbst abgeleiteten Ansprüche des Hrn. Hellwag oder des vollen Erfüllungsinteresses hat das Schiedsgericht eine sorgfältige Prüfung aller derjenigen Gründe vorgenommen, welche die Gotthardbahnverwaltung zur Rechtfertigung der vorzeitigen Entlassung angeführt hatte.

Diese Gründe hatte die Gotthardbahnverwaltung unter folgende drei Categorien gebracht:

a) Herr Hellwag habe die Vertragspflichten nicht erfüllt, indem er den Anforderungen, welche in technischer Beziehung an den Oberingenieur gestellt werden müssen, nicht in zureichendem Maasse entsprochen habe;

b) Herr Hellwag habe die Interessen der Gesellschaft in hohem Maasse geschädigt durch unsorgfältige Verwendung der financiellen Mittel der Gesellschaft;

c) Herr Hellwag habe die der Gesellschaft und deren Behörden schuldige Treue gebrochen.

An der Hand der Acten werden alle Vorgänge, auf welche die Gotthardbahnverwaltung sich für diese Behauptungen beruft, der Reihe nach durchgegangen und sämmtliche Vorwürfe als völlig unbegründet und unstichhaltig nachgewiesen.

Aus diesen gründlichen Erörterungen zur Widerlegung der dem Hrn. Hellwag gemachten Vorwürfe glauben wir eine Stelle hier wörtlich mittheilen zu müssen:

„*ad c.* Untersucht man schliesslich die Hauptanklage der Gotthardbahngesellschaft, die dahin zielt, dass Herr Hellwag die der Gesellschaft und deren Behörden schuldige Treue gebrochen habe, so können erstlich die Berechnungen desselben über das Baudeficit kaum ernsthaft in Betracht fallen. Er wird zwar beschuldigt, „„durch übertriebene, mit der Wahrheit in weiter Ferne nicht harmonirende Berechnungen des Baudeficits und durch die mitverschuldete Veröffentlichung der monstruösen Zahlen die Krisis der Gotthardbahngesellschaft wesentlich verschärft zu haben.““

Aus den Acten ergibt sich nun soviel:

Schon vor dem Dienstantritte Hellwag's hatte der frühere Oberingenieur Gerwig gegenüber dem in Kraft bestehenden Voranschlage einen Mehrbedarf von ungefähr 34 Millionen Franken constatirt und cursirten in der Presse wie im Publikum beunruhigende Gerüchte über die financielle Lage der Gotthardbahngesellschaft. Herr Hellwag gibt nun zu, dass er, Seitens des Präsidenten der Direction dazu gedrängt, in vorläufigen Ueberschlägen, die jedoch in Ermangelung des nothwendigsten Materials nach seiner ausdrücklich abgegebenen Erklärung eine verlässliche Grundlage für irgend welche Schlüsse weder bilden konnten, noch sollten, das muthmassliche Baudeficit im October 1875 auf 145 Millionen Franken, und später, aber erst nachdem er das bisherige Tracé, auf welchem jener Ueberschlag beruhte, wegen dessen Kostspieligkeit als unausführbar vorworfen hatte, noch auf 110 Millionen berechnet habe.

Auf Grundlage seines inzwischen ausgearbeiteten Generalprojectes gelangte er sodann in dem „approximativen“ Kostenvoranschlag vom Januar 1876, der ersten officiellen Vorlage, zu einem Baudeficit von nur noch 102 Millionen, immerhin auch jetzt mit der ausdrücklichen Vorbemerkung, dass dieser Voranschlag nur „unter dem unausweichlichen Drange der Umstände“ aufgestellt worden sei, und bei der Ausarbeitung des Detailprojectes, das einzig eine solide Basis bilden könne, noch verschiedene Modificationen erleiden dürfte (Bericht über die Ausmittelung der Bahnachse und des Längenprofils der Gotthardbahn und die Bearbeitung eines approximativen Kostenvoranschlages vom Januar 1876, Seite II und III). Nicht Hr. Hellwag, sondern die Behörden der Gotthardbahn selber haben darauf jenen Kostenvoranschlag der Oeffentlichkeit übergeben (vergleiche Finanzbericht des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung vom 17. Juni 1876, Seite 5 und 6). Während der Ausarbeitung der Detailpläne glaubte Hr. Hellwag nach den dabei gemachten Wahrnehmungen wirklich, eine Herabminderung des Baudeficits um ca. 8—10 Millionen Franken in Aussicht stellen zu dürfen (vergleiche den genannten Bericht, Seite 7).

Nun konnte dieses für das noch unreducirte Bahnnetz, d. h. vor der Weglassung der Zweiglinien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Monte Cenere, berechnete Deficit allerdings auf 74 Millionen herabgesetzt werden, allein keineswegs auf Grundlage des internationalen Vertrages vom 15. October 1869, der für Hrn. Hellwag massgebend gewesen war, sondern namentlich dadurch, dass, in Abänderung jenes Vertrages, bei einzelnen Partien des Netzes der vorgeschriebenen zweispurigen Anlage eine blos einspurige substituirt, das Steigungsmaximum verstärkt und der Radius der Curven herabgemindert und dass nebenbei der seitherige gewaltige Sturz der Eisenpreise in Berechnung ge-