

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

**INHALT:** Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre. — Die Wiener Stadtbahnfrage. — Electricischer Control- und Sicherheitsapparat für Dampfkessel. — Die internationale Ausstellung für Electricität in Paris. — Miscellanea: Glycerin-Fabrication; Ueber Professor Dr. Carl Culmann; Die „Académie nationale“ in Paris. — Stellenvermittlung.

## Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre.

Die Vollendung des grossen Gotthardtunnels und dessen Eröffnung für den Verkehr zwischen Göschenen und Airolo haben das Andenken an den kühnen Erbauer desselben: Louis Favre, neuerdings wachgerufen. War schon die gewaltige, in der Technik noch nirgends gestellte Aufgabe, deren Vollführung er übernommen hatte, dazu angethan, ihm die Sympathien aller Kreise, nicht nur der technischen, entgegenzubringen, so war es vollends dessen tragisches Ende im Tunnel selbst, das ihm unter den Streitern auf dem Schlachtfelde der Arbeit einen bleibenden Namen erworben hat. Nicht mit Unrecht wurde desshalb sein Name in die vorderste Reihe gestellt bei dem Gedächtniss derjenigen, die an dem grossen Werke mitgearbeitet, die dessen Zustandekommen ermöglicht und dessen Vollendung gefördert haben.

Ob es indess am Platze war, in den Artikeln, welche die Publicistik dem freudigen Ereigniss der Eröffnung des Gotthardtunnels widmete, gleichzeitig auf die grossen Differenzen hinzuweisen, die zwischen den Rechtsnachfolgern Favre's und der Gotthardbahngesellschaft bestehen, wollen wir dahingestellt sein lassen. Thatsache ist, dass bedeutende Differenzen bestehen und da nun auch, wie unsere Leser aus der letzten Nummer ersehen haben werden, bereits eine Section des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins diesen Gegenstand in den Kreis ihrer Beratungen gezogen und einen hierauf bezüglichen Beschluss gefasst hat, so erscheint es uns als eine publicistische Pflicht, möglichste Aufklärung über die erwähnten Verhältnisse zu verbreiten.

Zwar steht uns bis heute erst die Darstellung der einen Partei zu Gebote, nämlich diejenige der Gotthardbahngesellschaft. Wir lassen die wesentlichsten Punkte, die wir einem Bericht der Direction der Gotthardbahn an den Verwaltungsrath über die Beziehungen der Gesellschaft zur Unternehmung L. Favre auszugsweise entnommen haben, hier folgen.

Der erwähnte Bericht datirt vom 7. dieses Monats, er verweist vorerst auf frühere in dieser Angelegenheit erstattete Referate und hebt hervor, dass es schon längst Bestreben der Direction der Gotthardbahn gewesen sei, alle Differenzen durch einen Vergleich zu erledigen. Zu diesem Zwecke seien weitgehende Anerbietungen gemacht worden. So wurde Ende 1880 ein Vergleichsproject auf folgender Basis ausgearbeitet: Uebernahme des Tunnels auf den 1. März 1881 und Vollendung desselben in Regie auf Kosten der Gotthardbahngesellschaft, Abnahme jeder weitem Haftbarkeit, Verzicht auf die Abzüge wegen verspäteter Arbeit, unbedingte Anerkennung des damals noch nicht erlassenen Urtheils betreffend die Kosten der sog. Druckpartie bei *km* 2,800 und endlich Zahlung einer noch zu fixirenden Summe für die Installationen. Die Summe für die Installationen wurde von der Gotthardbahngesellschaft auf 2 Millionen Franken veranschlagt, während die Unternehmung L. Favre zuerst 4 und nachher  $3\frac{1}{2}$  Millionen Franken als Generalabfindungssumme und Entschädigung für die Installationen verlangte. Schliesslich wurde vorgeschlagen, die Festsetzung der Summe dem Bundesrathe anheimzustellen. Während die Gotthardbahngesellschaft eine solche Entscheidung sofort annahm, verlangte die Unternehmung L. Favre eine weitere Frist für ihre Entschliessung, indem sie dieselbe von dem Ausgange des Processes über die Reconstructions-partie bei *km* 2,800 abhängig machen müsse. Nachdem dieses Schiedsurtheil, das für die Gotthardbahngesellschaft so ungünstig als möglich lautete und nach verschiedenen Seiten hin Anfechtungspunkte bot, endlich in die Hand der Parteien gelangt war, erklärte die Unternehmung L. Favre mit Schreiben vom 19. Februar 1881, sie könne die Entscheidung des Bundesrathes nicht annehmen.

In diesem Schreiben war die Entscheidung des Bundesrathes in bestimmtester Weise abgelehnt und da die Vergleichsverhandlungen

dahingefallen waren, so nahmen die von der Unternehmung L. Favre anhängig gemachten Prozesse ihren Fortgang. In dieser Beziehung waren im angeführten Zeitpunkte zwei grosse Hauptfragen der richterlichen Entscheidung unterbreitet.

Vor dem Bundesgerichte lag die Klage betreffend die Fristerstreckung für die Vollendung des grossen Tunnels. In den ersten Verträgen mit der Unternehmung L. Favre war nach dem Anerbieten derselben die Bauzeit auf acht Jahre und nach einer Entscheidung des Bundesrathes der Vollendungstermin auf den 1. October 1880 festgesetzt worden. Bekanntlich war bei der Uebertragung der Arbeiten an L. Favre gerade dieses Anerbieten einer kurzen Bauzeit von bedeutendem Einfluss gewesen. An diesem Termine hatten alle sog. Nachtragsverträge nichts geändert; derselbe war gegen-theils noch im 5. Nachtragsvertrag vom 5. Mai 1879 festgehalten worden.

Im Laufe des Monats August 1880, als die Nichteinhaltung des Vertragstermins ausser Frage stand, legte die Unternehmung L. Favre eine Klage ein auf Fristerstreckung von 780 Tagen. In Wirklichkeit sollte der Richter entscheiden, ob die in Art. 7 des Hauptvertrages zu Gunsten der Gotthardbahngesellschaft normirten Abzüge gemacht werden dürfen oder nicht.

Am 12. März 1881 hat das h. Bundesgericht die Einrede, dass die Gotthardbahngesellschaft vom processualischen Standpunkte aus nicht verpflichtet werden könne, sich auf eine solche unzulässige Präjudicialklage einzulassen, geschützt und ist auf die Klage der Unternehmung L. Favre nicht eingetreten. Vor Allem hatte die Gotthardbahngesellschaft das Begehren als unbegründet zurückgewiesen, ausserdem aber auch unter Anderem hervorgehoben, dass dieser eine Streitpunkt nicht einseitig von allen anderen Differenzen losgelöst und getrennt behandelt werden könne.

Die zweite Processangelegenheit betraf die Baukosten der Reconstructions-partie bei *km* 2,800. Ein im Februar 1881 mit zwei gegen eine Stimme von einem Schiedsgerichte gefälltes Urtheil sprach sich principiell dahin aus, dass die Gotthardbahngesellschaft die effectiven Gesamtkosten der *ersten und zweiten* Reconstruction zu bezahlen habe.

Gegen diesen Schiedsspruch führte die erwähnte Gesellschaft Beschwerde beim h. Bundesgericht und verlangte dessen Kassation. Das Gericht hat unterm 10. September 1881 den Schiedsspruch aufgehoben, da die Schiedsrichter, welche dem Begehren der Unternehmung entsprochen hatten, ihre Competenz in verschiedenen Beziehungen überschritten haben. Das Bundesgericht sagt unter Anderem zur Begründung seines Urtheils, es sei nach den getroffenen Vereinbarungen dem Schiedsgerichte nur die Aufgabe gestellt worden, „einen proportionell den Vertragspreisen und mit Rücksicht auf die durch die neuen Typen dem Unternehmer auferlegten Mehr- oder Minderleistungen bemessenen Accordpreis zu ermitteln“.

Diese Entscheidung ist gegenüber dem Standpunkte der Unternehmung L. Favre, welche ausser den Selbstkosten ein sog. *bénéfice légitime* verlangte, für die schliessliche Regelung dieser Angelegenheit auch von materieller Bedeutung.

Die Direction der Gotthardbahn hebt in ihrem Bericht als eine weitere Vergünstigung, die sie den Unternehmern des Tunnels eingeräumt habe, hervor, dass sie, obwohl vertraglich dazu berechtigt, die vom 1. October 1880 fällig gewordenen täglichen Pönalbeträge für verspätete Vollendung des Tunnels nicht in den Monatsabrechnungen in Abzug gebracht habe. Nicht nur habe sie in dieser Richtung Entgegenkommen gezeigt, sondern sie habe sogar, als die Favre'sche Unternehmung im Mai letzten Jahres ihr geschrieben habe, dass ihre Mittel nicht hinreichen würden, um die laufenden Ausgaben zu bestreiten, derselben ein Darlehen von 500 000 Franken gemacht.

Eine fernere Concession sei den Tunnelunternehmern bezüglich der sogenannten centralen Druckpartie gemacht worden, indem die Gotthardbahngesellschaft, um nicht eine neue Verzögerung der Arbeiten riskiren zu müssen, diese Arbeiten direct geleitet habe, immerhin unter dem Vorbehalt, dass diese Leistung für die definitive Abrechnung und die Rechtsstellung der Contrahenten keine Präjudiz bilden dürfe.

Nachdem mit dem 1. October 1881 die Verspätung der Arbeit ein volles Jahr erreicht hatte, wäre laut Art. 8 des Vertrages die Gotthardbahngesellschaft berechtigt gewesen, die Unternehmung Favre ausser Accord zu setzen und es wäre die ganze Cautionssumme der Gotthardbahngesellschaft zu Eigenthum verfallen gewesen. Aber auch in