

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-10217>

### **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:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 3½ 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 Reconstructionspartie 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 Reconstructionspartie 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

dieser Beziehung glaubte die Gesellschaft nicht nach dem strengen Wortlaut des Vertrages verfahren zu sollen; sie erstreckte deshalb die vertraglich stipulirte Vollendungsfrist um drei Monate d. h. auf den 1. Januar 1881, wodurch sie auf erhebliche finanzielle Vortheile Verzicht geleistet hat.

Ein fernerer wichtiger Gegenstand bietet die Rückzahlung des Vorschusses von 4 Millionen Franken, den die Gotthardbahngesellschaft der Tunnelunternehmung für die Herstellung der Installationen gemacht hat. Anfänglich war für die Rückzahlung dieses Vorschusses der Gesellschaft das Recht eingeräumt, in den letzten Jahren der für den Tunnel anberaumten Bauzeit von der Verdienstsumme so viel zurückzubehalten, als erforderlich ist, um die Rückerstattung der Kosten der Maschinen u. s. f. auf dem Wege der Compensation zu veranlassen. Nachdem schon der zweite Nachtragsvertrag vom 6. Februar 1877 für den Unternehmer günstigere Rückzahlungsbedingungen eingeführt hatte, wurde im fünften Nachtragsvertrage vom 5. Mai 1879 eine noch weiter gehende Concession gemacht. Die Gotthardbahngesellschaft verzichtete auf die Rückerstattung des Vorschusses auf dem Wege der Compensation während der vertraglichen Bauzeit. Dafür wurde im Artikel VIII bestimmt:

„Herr Louis Favre verpflichtet sich dagegen, die fragliche Vorschusssumme sammt Zinsen der Gotthardbahngesellschaft bis zum 15. October 1881 zu vergüten. Kommt derselbe dieser Verpflichtung nicht nach, so ist die Gesellschaft berechtigt, sich durch Veräusserung von Titeln aus der von ihm hinterlegten Caution bezahlt zu machen.“

Hier muss noch beigefügt werden, dass diese Vorschussangelegenheit stets als ein von den übrigen Geschäftsbeziehungen getrenntes Rechtsgeschäft behandelt wurde.

Da die Unternehmung L. Favre am 15. October letzten Jahres gegen die Rückzahlung der mit den Zinsen auf 5 584 080,70 Franken aufgelaufenen Vorschusssumme protestirt hat, so hielt sich die Gotthardbahndirection für berechtigt, die mit den hinterlegten Cautions-titeln verbundenen und seither verfallenen Zinscoupons nicht mehr aushin zu geben.

Die Unternehmung L. Favre hat auch gegen die Berechnung von Verzugszinsen und die Retention und Einlösung der Coupons protestirt. Die Direction der Gotthardbahn hat aber diesen Protest um so weniger beachten können, als sie sonst in kürzester Zeit für ihre Forderungen keine genügende Deckung mehr besitzen würde. In dieser Hinsicht ist Folgendes zu beachten.

Die Caution, welche ursprünglich 8 Millionen Franken betrug, wurde während der Finanzkrisis der Gotthardbahngesellschaft (Frühjahr 1877) auf Verlangen der Unternehmung L. Favre auf 6 1/2 Millionen Franken reducirt; die hinterlegten Titel repräsentiren aber in der letzten Zeit nicht mehr vollständig den genannten Betrag. Dieser Umstand allein schon hätte die Gotthardbahngesellschaft berechtigt, bis zur Ergänzung die Zinscoupons zu retiniren. Diese Caution soll nun aber für folgende Verpflichtungen Deckung gewähren:

1. Die Caution haftet für die Erfüllung aller und jeder Herrn Louis Favre in Folge der Verträge obliegenden Verpflichtungen, sowie für den Ersatz jedweden Schadens, welcher von Herrn Louis Favre der Gotthardbahngesellschaft aus irgend welchem Grunde zugefügt worden sein mag. Nach vorschriftsmässiger Vollendung des Tunnels und Uebernahme desselben durch die Gotthardbahngesellschaft haftet der Unternehmer noch während weiterer zwei Jahre für gute Arbeit und gutes Material und derselbe hat innerhalb dieser Frist alle eintretenden Schäden, welche nachweislich von Anwendung schlechten Materials oder von schlechter Arbeit herühren, in seinen Kosten zu verbessern, beziehungsweise ist die Gotthardbahngesellschaft befugt, die nöthigen Ausbesserungen auf Kosten des Unternehmers auszuführen, zu welchem Zwecke während der Garantiezeit von der Caution ein Betrag von Fr. 500 000 zurückbehalten wird, beziehungsweise für diese Summe eine der Direction der Gotthardbahn genehme Bürgschaft zweier in der Schweiz domicilirter Firmen oder Personen zu bestellen ist.

2. Im Weitern haftet die Caution für die Installationenvorschüsse im Betrage von Franken 5 584 080.70 nebst Zinsen à 5 % vom 15. October 1881 an. Der in Abzug kommende Betrag für die von der Gotthardbahngesellschaft zu übernehmenden Installationen ist, wie oben bemerkt, verhältnissmässig von geringer Bedeutung.

3. Endlich haftet sie für das im Sommer 1881 in drei Raten gemachte Anleihen von 500 000 Franken sammt Zinsen à 5 %.

Dies ist im Wesentlichsten die Sachlage, wie sie von der Gotthardbahndirection dargestellt wird. Um sich ein unparteiisches Ur-

theil bilden zu können, wäre es nothwendig, auch die von der andern Seite geltend gemachten Gesichtspunkte zu kennen; denn auch hier, wie in jedem Rechtsstreit, wird die alte Regel Recht behalten: Audiatur et altera pars!

## Die Wiener Stadtbahnfrage.

Die wichtige Bedeutung, welche der Anlage von Schienenwegen durch eine grosse, dichtbevölkerte Stadt in Bezug auf die Erleichterung des Verkehrs und der Approvisionirung, dann auf die sanitären Verhältnisse und im Ganzen genommen auf den Aufschwung einer Stadt überhaupt zukommt, wird auf dem Continente erst in neuerer Zeit richtig erkannt. Hierzu haben die überraschende Bevölkerungszunahme der grossen Städte und die allgemeine Steigerung der Bedürfnisse gewiss das meiste beigetragen. Auch Wien hat durch das allseitige und lebhafteste Interesse, das es einem vor Kurzem aufgetauchten Projecte einer Stadtbahn entgegenbrachte, gezeigt, dass es die Nothwendigkeit einer solchen empfindet und anerkennt, — wie dies übrigens in Anbetracht der oft besprochenen, von Fremden und Einheimischen gleichmässig empfundenen Mangelhaftigkeit der Verkehrsmittel Wiens nicht anders erwartet werden konnte.

Ein Hauptübelstand, den Wien allerdings mit vielen deutschen Städten theilt, liegt in der grossen Entfernung seiner Bahnhöfe von dem Weichbilde der Stadt und demselben wird durch die weit ausserhalb gelegenen, bloss dem Güterverkehre dienenden Verbindungsbahnen selbstverständlich durchaus nicht abgeholfen. An eine Näherrückung der Bahnhöfe ist in Folge der Terrain- und baulichen Verhältnisse kaum zu denken, nur eine Stadtbahn kann auch in dieser Hinsicht wirksam abhelfen. Schon in den unternehmungslustigen Jahren vor 1873 waren diesbezüglich nicht weniger als 23 Projecte aufgestellt worden, die eingetretene wirtschaftliche Krise vereitelte aber die daran geknüpften Erwartungen und Wien musste sich nach wie vor mit einem weitmaschigen Tramwaynetze und einem Omnibusverkehr, dessen Organisation den grossstädtischen Bedürfnissen spottet, begnügen.

Den unmittelbaren Anstoss zur neuerlichen Aufstehung der Stadtbahnfrage hat wohl Berlin gegeben mit seiner der Vollendung nahen Stadtbahn und den vielfachen, grossen Hoffnungen, welche auf dieselbe gesetzt werden. Die nicht mehr wegzuleugnende Thatsache der Ueberflügelung Wiens durch Berlin in Bezug auf räumliche Ausdehnung, Bevölkerung und Verkehrsdichte war wohl geeignet, den Boden vorzubereiten und der Erkenntniss Bahn zu brechen, dass mit der Pflege der schönheitlichen Entwicklung allein die Vorbedingungen zum Aufschwunge einer Grossstadt noch nicht erschöpft sind. So trat im August v. J. das von dem Ingenieur J. Fogerty für ein englisches Consortium ausgearbeitete *Project der Wiener Gürtelbahn* in die Reihe der wichtigsten Angelegenheiten. Es bildet dasselbe auch heute noch den Mittelpunkt der Discussion, trotz der alsbald hinzugekommenen Schleppe von anderen Projecten, welche theils neu sind, theils seit dem obengenannten verhängnissvollen Jahre in wohlthuendem Schummer lagen.

Fogerty führt sein in geschlossener Linie verlaufendes Tracé derart, dass es auf eine längere Strecke das Centrum Wiens, die „innere Stadt“, wo sich das bureaukratische, geschäftliche und gesellige Leben concentriert, umschliesst, folgt dann, die Ringstrasse übersetzend, dem Laufe des Wienflusses an dessen linken Uferende mitten durch gewerbreiche, dichtbevölkerte Bezirke bis an die südwestliche Grenze der Stadt. Von hier aus benützt das Tracé die in einer Breite von 80 m angelegte und theilweise schon ausgebaute Gürtelstrasse, welche sich ausserhalb der Linienwälle hinzieht, die heute noch die ganz formale Grenze gegen die sogenannten „Vororte“, wie Fünfhaus, Hernals, Währung u. s. w., bilden. Sodann wendet es sich stadteinwärts und erreicht nach Durchschneidung des Nordendes von Wien in der Nähe des Franz-Josephs-Bahnhofes wieder das rechte Ufer des Donaucanals, von welchem wir ausgegangen sind. Die Länge dieses gegen das Centrum der Stadt excentrisch liegenden Ringes beträgt 12,8 km. Von demselben zweigen direct sechs Flügel ab, welche in weiterer Verästung die Verbindung mit den sieben in Wien einmündenden Bahnen, dann mit der Verbindungsbahn, der Station Meidling der Südbahn und mit Schönbrunn herstellen.