

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 7

Artikel: Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10228>

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: 12.05.2025

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

INHALT: Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre. — Die electriche Locomotivlampe System Sedlaczek. — Zur Controle der Locomotivkessel. Von R. Abt. — Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883. — Miscellanea: Quaibante in Zürich; Telephonwesen; Strassenbahnen; Adolph Schoch; Strassenbrücke in Olten. — Concurrenz für die Einreichung von generellen Bauplänen für die Hochbauten der Schweiz. Landesausstellung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Mittheilungen aus den Verhandlungen des Ausschusses.

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

II.

Wir haben in dem unter obigem Titel in Nr. 4 unserer Zeitschrift erschienenen Artikel ausdrücklich betont, dass es nothwendig sei, beide Theile zu hören, um in dem zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre bestehenden Streit ein einigermaßen zutreffendes Urtheil fällen zu können.

Die Gelegenheit, unsern Lesern auch die von der Unternehmung Favre geltend gemachten Gesichtspunkte vorführen zu können, hat nicht lange auf sich warten lassen. Herr Advocat L. Rambert in Lausanne, Mitglied der Direction der Unternehmung des grossen Gotthardtunnels, hat uns vor wenigen Tagen eine gedruckte Broschüre zugesandt, welche als Antwort der Unternehmung auf verschiedene kürzlich erschienene Publicationen dienen soll. Wir wollen es versuchen, in gedrängter Weise den darin enthaltenen Argumenten zu folgen.

Die Druckschrift wendet sich in ihrem Eingange vorerst gegen mehrere schweizerische Zeitungen, die bei der Besprechung des von der Direction der Gotthardbahn herausgegebenen Berichtes in nicht eben wohlwollender Weise mit der Gesellschaft Favre & Co. verfahren seien, dann geht sie speciell auf die „heftige Redeweise“ eines Herrn W. über, dessen gar nicht erwähnt würde, wenn nicht „seine persönliche Stellung der von ihm verfertigten Prosa einen besondern Character aufdrückte“. In den „Basler Nachrichten“ vom 22. Januar habe besagter Herr W. ausgerechnet, dass die Unternehmung L. Favre der Gotthardbahngesellschaft die Bagatelle von Fr. 16 784 080.70 schulde und seine Ausführungen mit dem förmlichen Schlachtrufe: „Die Schweiz hat noch Gerichte, vor mit ihnen“ geschlossen. Der Verfasser der Broschüre zweifelt jedoch daran, dass die Tribunale wegen dieses „modernen Eremiten-Peters“ in's Treffen gehen werden. Es verstehe sich von selbst, dass die Unternehmung auf „solche Prahlereien“ nichts zu erwidern habe.

Nach diesem, dem im In- und Auslande wohlbekannten W.-Correspondenten der Gotthardbahn (einem Mitgliede der Section IV Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins) gewundenen Sträusschen geht die Broschüre zum Bericht der Gotthardbahndirection über. Derselbe sei in massvoller Weise redigirt und verlange eine Antwort. Wenn diese Antwort nicht früher erfolge, so rühre dies daher, dass der erwähnte Bericht der Unternehmung nicht direct zugesandt worden sei, so dass dieselbe genöthigt war, auf indirectem Wege dazu zu gelangen.

Die Broschüre berührt nun Punkt für Punkt die von der Gotthardbahndirection geltend gemachten Argumente. Hinsichtlich des Vollendungstermines und der damit zusammenhängenden Schadenersatzsumme wird auf Artikel 3 des zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland abgeschlossenen Vertrages verwiesen, welcher bestimme, dass die Arbeiten an den Zufahrtslinien *gleichzeitig* mit denjenigen im grossen Tunnel vollendet sein müssen, damit die ganze Linie *gleichzeitig* eröffnet werden könne. Wären die Zufahrtslinien mit 1. October 1880 vollendet gewesen, so sei selbstverständlich, dass die Nichtvollendung des Tunnels ein bedeutender Schaden mit sich gebracht hätte. In diesem Falle wäre eine Verspätungsstrafe gerechtfertigt gewesen. Nun seien aber die Zufahrtslinien wegen der Krisis im Jahre 1876, welche die Existenz der Gesellschaft in Frage gestellt habe, später in Angriff genommen und auch später fertig geworden, so dass nunmehr die Tunnelunternehmung der Gotthardbahngesellschaft *voran* sei, und in Folge dessen eine Entschädigungsforderung ihres Hauptgrundes entbehre. Zwar werde hierauf wohl

erwidert werden, dass die zwischen den Staaten und der Gotthardbahngesellschaft geschlossenen Verträge die Unternehmung in ihrem Verhältniss zur Gesellschaft nicht berühren können. Dieser Standpunkt werde jedoch kaum Unterstützung finden. Die Unternehmung habe die gleichen Phasen zu durchschreiten gehabt wie die Gesellschaft und sie habe ebenso alle Consequenzen davon tragen müssen. Die meisten erlittenen Verspätungen seien das Werk der Gesellschaft selbst, dies gehe aus den Anordnungen betreffend die druckhafte Stelle und die Ausmauerung des Tunnels hervor. So z. B. beklage sich die Gotthardbahngesellschaft darüber, dass der grosse Tunnel am 1. October 1880 nicht beendet gewesen sei. Den 25. October 1880, also *25 Tage nach diesem Termin*, sei der Unternehmung anbefohlen worden, den ganzen Tunnel mit Mauerwerk zu bekleiden. Dieser Befehl sei das Resultat einer am 2. October durch den Bundesrath gefassten Entscheidung gewesen und man habe somit 23 Tage dazu gebraucht, um dies der Unternehmung mitzutheilen. Jedermann wisse nun, dass es in hohen Regionen bei Winterzeit unmöglich sei, Baumaterialien vorzubereiten. In Folge dessen konnte der Befehl erst im Jahre 1881 ausgeführt werden.

Ueber die Unterhandlungen, welche gepflogen wurden, um eine gütliche Verständigung beider Parteien herbeizuführen, bemerkt die Broschüre: „Es ist keineswegs richtig, dass die Tunnelunternehmung die ihr von der Direction für die Installationen angebotenen zwei Millionen ausgeschlagen hat. Wir versichern im Gegentheil, dass, wenn man uns in irgend einem Zeitpunkt in so einfacher Weise ein Angebot gemacht hätte, wir dasselbe ohne Zaudern angenommen haben würden. Die Wahrheit aber ist, dass die Direction, indem sie die Installationen, welche ungefähr Fr. 6 300 000 gekostet haben, für zwei Millionen annehmen wollte, von der Unternehmung verlangt hat, dieselbe solle ihr zugleich eine *definitive Quittung einhändigen für alle und jedwelche Reclamationen, welche diese noch für die eigentlichen Arbeiten verlangen könnte*. Unter solchen Bedingungen konnte die angeführte und von der Gesellschaft angebotene Summe nicht genügen, und daher nicht angenommen werden.“

„Diese Unterhandlungen fanden in dem Angebot ihren Abschluss, der Gotthard-Commission des Bundesrathes die Bestimmung der zu bezahlenden Summe zu überlassen, welchem die Unternehmung beistimmte. Die Direction der Gesellschaft erwiderte aber, dass sie darauf nicht eingehen könne und führte unter Anderem als Grund an, dass zu viel Zeit hingegangen, dass der Zeitpunkt der Vollendung der Arbeiten zu nahe gerückt sei, und es sich demnach nicht der Mühe lohne, eine Regie für die noch bleibenden Arbeiten zu organisiren. Dagegen wäre sie bereit, die Unterhandlungen durch die Vermittelung des Bundesrathes wieder aufzunehmen und zwar nach Beendigung der Arbeiten, wenn die Unternehmung es wünsche.“

Ueber die Vergünstigungen, welche die Gotthardbahndirection der Tunnelunternehmung gemacht haben will, äussert sich die Druckschrift dahin, dass man eben jedem Ding einen Namen geben könne, je nachdem dasselbe von dem einen oder andern Gesichtspunkte betrachtet werde. Hätte z. B. die Gesellschaft die vom 1. October 1880 an fälligen Pönbeträge in Abzug gebracht, so wäre die Unternehmung aller Hilfsquellen beraubt und genöthigt gewesen, ihre Arbeiten einzustellen. Damit hätte sich die Direction eine ungeheure Verantwortlichkeit auf den Hals geladen. Welch' bedeutender Fehler dies gewesen wäre, wisse die Direction selbst am besten und, indem sie denselben unbegangen liess, habe sie ebensowohl in ihrem eigenen Interesse als in demjenigen der Unternehmung gehandelt. — Dass zweitens die Gesellschaft der Unternehmung Fr. 500 000 vorgestreckt habe, sei richtig, aber ebenso richtig sei, dass sie sich geweigert habe, der Unternehmung eine weit bedeutendere Summe (über zwei Millionen Franken), nämlich die durch die Druckpartie verursachten Auslagen zu bezahlen. — Was drittens die Centraldruckpartie anbetreffe, so habe die Unternehmung das Anerbieten gemacht, diese Arbeiten entweder in Regie zum Kostenpreise oder im Accord zu bestimmten Preisen auszuführen. Da weder das eine noch das andere Angebot angenommen wurde, so blieb der Gesellschaft selbstverständlich kein anderer Ausweg, als selbst zu bauen, wodurch der Unternehmung keine Erleichterung, sondern im Gegentheil nur Verlegenheiten bereitet worden seien. — Hinsichtlich des vierten Punktes, der Verlängerung der Vollendungsfrist um ein Vierteljahr, bemerkt die Druckschrift: „Als wir das Schreiben vom 7. October erhielten, in welchem uns dieser Entschluss mitgetheilt wurde, glaubten wir allen Ernstes, die Gesellschaft habe sich im

Datum getäuscht und habe die Absicht gehabt, die Frist auf den 1. Januar 1882 festzusetzen, ein Datum, welches mit der Eröffnung des Betriebs und der Vollendung der Arbeiten zusammengetroffen wäre. Was diese Verlängerung vom 1. Januar 1881 anbelangt, so betrachtet die Unternehmung eine solche so wenig als eine Gunst, dass sie sich beeile, eine abschlägige Antwort auf die Annahme dieses neuen Datums zu ertheilen, über welches sie nicht einmal zu Rathe gezogen worden war.“

Auf die im letzten Theil des Berichtes der Gotthardbahndirection erhobenen Klagen, dass die Unternehmung die mit den Zinsen auf ungefähr Fr. 5 600 000 aufgelaufene Summe für die Installationen nicht zurückzahlen wolle, wird erwidert, dass bei einer so colossalen Unternehmung, wie derjenigen des Gotthardtunnels, es sozusagen unmöglich sei, in allen Punkten über die Abrechnung einig zu gehen. Dies habe zur Folge, dass die Gesellschaft zugleich Gläubiger und Schuldner der Unternehmung sei und dass wenn sie aus irgend welchem Beweggrunde an einem Orte nicht bezahle, was sie schuldig sei, sie dadurch die Unternehmung andererseits in die Unmöglichkeit versetze, ihren Verbindlichkeiten nachzukommen.

Nach dieser Erwidrerung auf den Bericht der Gotthardbahndirection bespricht Herr Rambert in ausführlicher Weise einzelne, namentlich in früheren Jahren zu Tage getretene Uebelstände. Er beklagt sich darüber, dass die jetzige Direction, welche erst seit 1879 bestehe, nur auf die Thatfachen eingetreten sei, welche sie selbst miterlebt habe, wodurch ihre Darstellungsweise den Character der Unvollständigkeit an sich trage. Er weist darauf hin, wie sehr die frühere technische Leitung eine ungenügende und mangelhafte gewesen sei, was sich ja schon durch die gewaltigen Ueberschreitungen des Vorschlages bei den tessinischen Thalbahnen und durch die langwierigen Prozesse mit den betreffenden Unternehmern hinreichend erwiesen habe. Die Vorstudien seien höchst ungenügend gewesen, insbesondere könne durch Documente des höhern technischen Personals leicht nachgewiesen werden, dass die geologischen Studien in bedauernder Weise gemacht wurden und dass, wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, die Gesellschaft andere Tracés, Nivellirungs- und Steigungsverhältnisse adoptirt hätte. So z. B. haben die Ingenieure der Gesellschaft behauptet, dass im grossen Tunnel, mit Ausnahme des südlichen Ausganges, von einer Terrain-Pression *gar nicht die Rede sein könne*. Was die Mauerung anbelange, so war die Gesellschaft laut Contract gehalten, zu bestimmen, welches Profil in Anwendung kommen solle, wömmöglich vor vollständiger Erweiterung des Richtstollens auf das Tunnelprofil. Es sei aber nachgewiesen, dass diesen Verpflichtungen in sehr unregelmässiger Weise nachgekommen wurde.

„Ursprünglich liess die Gesellschaft voraussehen, dass ungefähr der dritte Theil des Tunnels, d. h. für eine Summe von nahezu fünf Millionen, mit Mauerung bekleidet werden sollte. Der grosse Tunnel war kaum begonnen, als Herr Favre zu der Erkenntniss gelangte, dass die technische Direction über diesen Gegenstand gar keine bestimmte Idee hatte, und dass diese so wichtige Frage nicht anders als durch fortwährendes Probiren erledigt werden würde. In dem ersten Kilometer auf der Seite von Göschenen z. B. fing die Gesellschaft damit an, eine unvollständige Bekleidung, d. h. eine gegen den Felsen sich lehrende Wölbung vorzuschreiben. — Die Unternehmung blieb nicht lange im Unklaren über die Unzulässigkeit dieses Systems und verlangte dringend den Befehl, die Widerlager auch in Mauerung auszuführen. Erst den 26. Februar 1877 wurde dieser Befehl endlich ertheilt, aber vor diesem Zeitpunkte war man fortwährend damit beschäftigt, in diesem ersten Kilometer einzelne Befehle und Gegenbefehle auszuführen, und zwar zum grössten Schaden der freien Circulation, der Stabilität der Luftcanalisation und der weiter entfernten methodischen Organisation der Bauplätze.“

Im Jahre 1875 trennte sich die Gesellschaft von ihrem ersten Ingenieur-en-chef, dem Urheber so mancher Täuschung. Derselbe wurde durch Herrn Hellweg ersetzt. Dieser war der Meinung, dass der ganze Tunnel ausgemauert werden sollte. Herr Hellweg sei überhaupt vom Beginne seines Eintrittes an von der Idee beherrscht gewesen, dass der Ruhm der Vollendung des grossen Tunnels ihm allein zukommen sollte; er habe deshalb alle Hebel in Bewegung gesetzt, die Realisirung dieses Traumes vorzubereiten, was durch einige Beispiele nachgewiesen werden will. Nach der Entfernung Hellweg's im Jahre 1878 seien die Beziehungen zur Gotthardbahngesellschaft durch Herrn Inspector Kauffmann vermittelt worden, der

schon während einiger Zeit, als Hellweg noch die technische Leitung inne hatte, Befehle ertheilte, die dann oft vom Obergeringieur zwei bis drei Tage nachher widerrufen wurden.

Was das im grossen Tunnel anzuwendende Mauerungssystem anbelangt, so brachte Herr Inspector Kauffmann ganz verschiedene Ideen von denen des Herrn Hellweg zu Tage. Er glaubte, dass man viel Mauerung ersparen und zeitweise in die am meisten bedrohten Partien isolirte Ringe einmauern könnte, hier 3 m Mauerung, gefolgt von 4—5 m ohne Mauerung, dann wieder 4 m Mauerung u. s. f. Die Unternehmung des grossen Tunnels verblieb vom Monat December 1878 ununterbrochen für dieselbe Stelle mit wechselnden Befehlen bis zum 25. October 1880, wo sie endlich Befehl erhielt, überall auszumauern.

Die Zusammenfassung des Gesagten sei, dass die unter der ersten technischen Direction begonnenen Arbeiten der Gesellschaft 30 bis 100 % mehr gekostet haben, als sie veranschlagt waren, dass der Tunnel glücklicherweise hinter diesen Deceptionen zurückgeblieben und dass der Augenblick gekommen sei, die Rechnungen festzustellen.

Die Unternehmung werde verlangen, dass man in ihre Abrechnung die Totalsumme des Baues der Druckpartie bringe, ebenso eine proportionelle Entschädigung an der Totalsumme des Tunnels für den Einfluss, welchen die Druckpartie und andere überwiegende Verhältnisse auf die Kosten und die Dauer des Tunnels, in seinem Ganzen, ausgeübt haben. Sie werde ausserdem eine sehr bedeutende Entschädigungssumme verlangen, in Procenten der Totalkosten des Tunnels, als Gegenwerth der Zeit- und Geldverluste, die aus verspäteten Befehlen und Gegenbefehlen entsprungen sind, und aus der Art und Weise, mit welcher die verschiedenen technischen Directionen, die aufeinander in der Gotthardbahngesellschaft folgten, ihre Verpflichtungen dem Herrn Favre gegenüber erfüllten. Ausserdem verlange die Unternehmung, für die pecuniären Verluste entschädigt zu werden, welche ihr die finanzielle Krisis der Gesellschaft verursacht habe.

Nachdem noch auf die Behauptung der Gotthardbahndirection, dass Favre & Co. der Gesellschaft während ihrer finanziellen Krisis von 1878 bis 1879 keine grossen Dienste geleistet habe, Nachstehendes erwidert worden:

1. Dass die Direction zu vergessen scheine, dass wenn sie die monatlichen Abrechnungen während der finanziellen Krisis bezahlt hat, dies nur mit ihren letzten Hilfsquellen, d. h. der Caution in Händen des Bundesrathes, geschehen konnte. Sie wisse selbst nicht, was geschehen wäre, wenn sich die Krisis noch einige Monate hinaus verlängert hätte;

2. Herr Favre habe als Processvorkehren nur das zur Wahrung seines Rechtes durchaus Nothwendige gethan. Er habe niemals gezauert, seine bezüglichen Vorkehren einzustellen, so oft die Gesellschaft oder der Bundesrath es verlangt haben;

3. Die Protestation der Direction sei im Widerspruch mit den Thatfachen, denn es sei doch ausser Zweifel, dass wenn Herr Favre in Gegenwart der ihn bedrohenden Gefahr seine Arbeiten aufgegeben hätte, die Wiederherstellung der Gotthardbahngesellschaft unwiderfürlich compromittirt gewesen wäre; schliesst die 22 Octavseiten haltende Antwort des Herrn Rambert mit der Betrachtung:

„Eine Aenderung im Personale der Gotthardbahndirection und zwei Jahre des Wohlstandes, die darüber hingegangen sind, haben hingereicht, die Vergangenheit vergessen zu machen. Die Unternehmung Favre ist leider der einzige Ueberbleibsel eines schwierigen Zeitpunktes, welchen man ausweichen möchte. Das wünschen wir auch, mehr als irgend Jemand. Man wird aber dieses Resultat weder mit Confiscation der Caution, noch durch irgend welche Gewaltthat erreichen, sondern allein durch einen vernünftigen Abschluss der Rechnungen.“

Wir haben uns darauf beschränkt, ähnlich, wie wir dies bei der Broschüre der Gotthardbahndirection gethan haben, in durchaus objectiver Weise über die beiden Actenstücke zu referiren und wollen es nun unseren Lesern überlassen, sich in der an die Oeffentlichkeit gelangten Streitfrage ein bestimmtes Urtheil zu bilden.