

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 17

Artikel: Bern-Luzern-Bahn
Autor: I.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4946>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

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

angesehen, wobei etwaiges Bauinventar mit entsprechendem Werth in Anrechnung gebracht wird. Diese Cauti onen und Ausweise würden somit im Ganzen das nette Sümmchen von 12 bis 16 Millionen repräsentiren.

Was die Form der Offertstellung anbelangt, so unterscheidet sie sich nicht wesentlich von anderen, dagegen bietet der Vollendungstermin Beachtung. Es sind nämlich für Vollendung des Unterbaues, zur Aufnahme des Oberbaues zwei Termine angenommen, je nachdem im ersten Falle die Eröffnung des Betriebes auf dem gesammten Netze der Gotthardbahn mit 1. October 1880, (vertragsmässiger Zeitpunkt der Vollendung des Tunnels), oder im zweiten Falle Eröffnung mit 1. Juli 1881 eintritt. Abgesehen davon, dass der Tunnel auf October 1880 kaum fertig wird, dürfte die Eröffnung eher im Sommer als in der schlechten Jahreszeit erfolgen. In den Angeboten soll die Zeit angegeben werden, bis zu welcher die Bewerber für die von ihnen gemachten Anerbietungen verbindlich bleiben wollen, während die Direction sich verpflichtet, den Bewerbern bis Ende dieses Jahres Nachricht zu geben, ob sie geneigt ist, mit ihnen in weitere Unterhandlungen zu treten oder nicht.

Die Höhe der beim Abschlusse des Vertrages zu hinterlegenden Caution wird mit circa 5 0/0 der Bausumme der zu übernehmenden Arbeiten bemessen. Die Bestimmungen bezüglich Abschlagszahlungen, Aenderung der Baupläne, Leitung des Baues, Krankenkassen, sowie Bedingungen betreffend Qualität der auszuführenden Arbeiten sind ähnlich wie bei andern Ausschreibungen.

Die Preistabelle für den Erd- und Felstransport ist in den höhern Transporten etwas unter denjenigen der Nordostbahn.

Transportpreise per Cubikmeter:

Distanz	Gotthardbahn	Nordostbahn
50 m/	Fr. 0,30	Fr. 0,30
200 "	" 0,45	" 0,50
500 "	" 0,70	" 0,80
1000 "	" 1,00	" 1,20
2000 "	" 1,40	" 1,75
3000 "	" 1,60	" 2,25

Die ausserordentlichen Vorkehrungen zur Bewältigung des Transportes werden mit Pauschalsummen vergütet, für Aufwärts-transport keine Zuschläge gegeben.

Die Länge des ausgeschriebenen Netzes beträgt exclusive den grossen Tunnel

offene Strecken	157,629 Kilom.
Tunnels	27,513 "

Total 185,142 Kilom.

und es ist dasselbe in sechs Sectionen eingetheilt, nämlich:

1. Luzern
2. Altorf
3. Wasen
- (4. a) Göschenen und b) Airolo, Tunnel)
5. Faido
6. Biasca
7. Lugano

welche in 25 Bauloose zerfallen.

Folgendes ist die Summe der Zusammenstellung jener Arbeitsgattungen, welche Gegenstand der Vergebung an die Unternehmer des Unterbaues sind:

Erdarbeiten	Fr. 17 150 333,34
Pflanzungen	" 155 018,50
Steinsätze, Steinwürfe und Flechtwerke	" 2 346 471,02
Beschotterung	" 2 199 028,20
Chaussirungsarbeiten	" 437 267,80
Pflasterungen	" 1 538 493,72
Tunnelarbeiten (inclusive Mauerung)	" 42 908 950,39
Maurer- und Steinbauerarbeiten	" 14 028 832,25
Zimmerarbeiten	" 191 998,28
Eisenarbeiten	" 26 758,10
Ausserordentliche Entschädigungen	" 799 200,00

Zusammen Fr. 81 782 351,60

Die Gesamtsumme der ausgeschriebenen Arbeiten beträgt demnach

1. Fr. 81 782 351,60

hiez u kommen noch Arbeitsgattungen — Zimmer- und Eisenarbeiten (Brücken) — welche Gegenstand einer besondern Vergebung sind, im Betrage von

2. Fr. 6 025 618,49

dazu Unvorhergesehenes

3. Fr. 6 813 309,91

Somit ist die Gesamtsumme des Unterbaues für 185 Kilometer

Fr. 94 621 280,00

Wenn man diesen detaillirten Voranschlag mit dem approximativen Kostenvoranschlag von Herrn Oberingenieur Hellweg vom Januar 1876 vergleicht, so findet man, dass die Detailstudien auf dem Posten Unterbau eine Reduction von Franken 7 344 720 ergeben haben, ein Resultat, das man um so lebhafter begrüßen darf, als die Ueberschreitungen der summarischen Voranschläge häufiger vorkommen als das Gegentheil.

H. P.

* * *

Bern-Luzern-Bahn.

Schiedsgerichtlicher Entscheid betreff. Zimmeregg tunnel.

Der Ausgang des jüngst vor Bundesgericht respective Schiedsgericht erledigten Processes zwischen Gebrüder Favre, gewesenen Unternehmern des Zimmeregg tunnels und der Bern-Luzern-Bahn scheint vielfach irrig und meistens dahin lautend aufgefasst worden zu sein, als ob die Gebrüder Favre den Process gewonnen hätten. Der richtige Sachverhalt scheint indessen der zu sein, dass sowohl die Gesellschaft mit ihrer Gegenforderung von Fr. 883 000 (wozu im Fall der Guttheissung der Widerklage noch Fr. 105 000 für Conventionalstrafe zu addiren gewesen wären), als auch die Gebrüder Favre mit ihrer Forderung von Fr. 380 000 abgewiesen wurden. Das Gericht schien von dem Grundsatz ausgegangen zu sein, dass die Gebrüder Favre allerdings nachlässige Unternehmer gewesen seien, dass aber immerhin die Gesellschaft in noch nicht berechtigter Weise, d. h. noch etwas zu früh, die Execution in Ausführung gebracht habe. Der den Unternehmern durch Urtheil zugutgesprochene Betrag von Fr. 97 000 ist nichts anders, als der während ihres Baubetriebes zurückbehaltene Garantiezehntel und der approximative halbe Werth des den Gebrüdern Favre gehörenden Inventars, das von der Gesellschaft in Besitz genommen worden war. Der Ausgang des Processes hat in etwas eingeweihten Kreisen im Allgemeinen nicht sehr überrascht; es war einer derjenigen Processe, wo, das Zünglein mag sich da oder dorthin neigen, man zu sagen pflegt: „Null von Null geht auf“, denn wäre nach dem Gerichts-Urtheil der Gesellschaft das Ganze oder ein Theil ihrer Forderung gut geheissen worden, so wäre „die Liquidation“ der Forderung jedenfalls auch sehr mager ausgefallen, was gewisse Vorgänge in früheren Amtsblättern des Cantons Luzern zur Genüge illustriren.

* * *

Administratives Curiosum.

Aus zuverlässiger Quelle wird uns mitgetheilt, dass die Regierung des Cantons Zürich mit den Uebernehmern Fehr, Gelzer & Comp., Baumeister, betreffend die Abrechnung über den Bau des Polytechnikums jetzt noch im Streit liegt.

Eine Expertise sei soeben damit beschäftigt, den Betrag der streitigen Summe, welche sich auf circa Fr. 150 000 belaufen soll, auszumitteln.

Ein Commentar ist wohl hiez u nicht nothwendig, wir erlauben uns nur die Frage, wer wohl an einer solchen beispiellosen Geschäftsvernachlässigung die Schuld trägt und wer dann schliesslich die ebenfalls anhängig gemachten nicht unbedeutenden Verzugszinsen bezahlt?

* * *