

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 20

Artikel: Ein schiedsgerichtliches Urtheil
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8549>

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: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Gotthardbahnbauers 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 Detailprojekte, 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 direkt 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 finanziellen 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 unstückhaft 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 Baudeicit kaum ernsthaft in Betracht fallen. Er wird zwar beschuldigt, „„durch übertriebene, mit der Wahrheit in weiter Ferne nicht harmonirende Berechnungen des Baudeicits und durch die mitverschuldete Veröffentlichung der monströsen 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 Voranschlag einen Mehrbedarf von ungefähr 34 Millionen Franken constatirt und cursirten in der Presse wie im Publikum beunruhigende Gerüchte über die finanzielle 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 Baudeicit 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 Generalprojektes gelangte er sodann in dem „approximativ“ Kostenvoranschlag vom Januar 1876, der ersten offiziellen Vorlage, zu einem Baudeicit 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 Detailprojektes, 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 approximativ Kostenvoranschlages vom Januar 1876, Seite II und III). Nicht Hr. Hellwag, sondern die Behörden der Gotthardbahn selber haben darauf jenen Kostenvoranschlag der Öffentlichkeit 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 Baudeicits um ca. 8–10 Millionen Franken in Aussicht stellen zu dürfen (vergleiche den genannten Bericht, Seite 7).

Nun konnte dieses für das noch unreduzierte 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 substituiert, das Steigungsmaximum verstärkt und der Radius der Curven herabgemindert und dass nebenbei der seitherige gewaltige Sturz der Eisenpreise in Berechnung ge-

zogen und überhaupt jede irgend zulässige Vereinfachung in Aussicht genommen wurde (vergleiche Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 25. Juni 1878 und die betreffenden Protocolle über die bundesrätliche Gotthardbahn-expertise).

Der Vorwurf, dass Hr. Hellwag über das voraussichtliche Baudeficit in fahrlässiger, oder gar in tendenziöser Weise übertriebene Berechnungen angestellt, muss demnach als durchaus unbegründet zurückgewiesen werden.“

Aus der völligen Unstichhaltigkeit aller für eine einseitige Aufhebung des Vertrages geltend gemachten Gründe hat das Urtheil den Schluss gezogen, dass das Verfahren der Gotthardbahnverwaltung sich als Vertragsbruch darstelle und dass sie daher das volle Interesse zu leisten habe, was Hr. Hellwag an der Erfüllung des Anstellungsvertrages hatte.

Es werden ihm daher die unter den oben erwähnten zweiten Gesichtspunkt fallenden Forderungen:

- das Gehalt vom Tage der Entlassung bis zum Ende der Vertragsdauer 31. März 1881 im Betrage von Fr. 90 000;
- die Gratification für die Arbeiten, die er noch nicht ausgeführt hatte, aber von ihm bei Fortsetzung des Vertrages ausgeführt worden wären, im Betrage von Fr. 44 100 ohne jeden Abzug zuerkannt.

Namentlich wird von diesen Beträgen kein Abzug gemacht mit Rücksicht darauf, dass Hr. Hellwag noch vor Ablauf der Vertragsdauer jetzt nach gesprochenem Urtheile vielleicht eine andere lucrative Anstellung finden könnte.

Dagegen hat das Urtheil die unter den dritten Gesichtspunkt fallenden, d. h. die über das volle direct aus dem Vertrage hervorgehende Erfüllungsinteresse hinausgehenden Ansprüche des Hrn. Hellwag nicht gutgeheissen.

Bei der Begründung der Abweisung dieser Ansprüche wird davon ausgegangen, dass die Verschuldung der Gotthardbahnverwaltung bei dem Vertragsbrüche nicht als rechtswidrige Absicht qualifiziert werden müsse, dass vielmehr wohl angenommen werden könne, es habe sich dieselbe in dem Glauben befunden, zur Aufhebung des Vertrages berechtigt zu sein. Es ist dies aber offenbar nicht der entscheidende Grund, da das Schiedsgericht den schlagenden Beweis von der Unstichhaltigkeit aller für die Vertragsaufhebung vorgebrachten Gründe selbst geführt hat, so dass der Gotthardbahnverwaltung, wenn auch nicht *dolus*, so doch eine *culpa dolos proxima* zur Last fallen möchte, die bekanntlich in rein civilrechtlichen Fragen dem *dolus* gleichgeachtet wird. Der entscheidende Grund ist daher wohl nur in der zwar äußerst kurz aber doch völlig unzweideutig ausgesprochenen Erwägung zu finden, dass Hr. Hellwag durch das Schiedsurtheil von allen den Vorwürfen, die seiner technischen Tüchtigkeit und Ehrenhaftigkeit gemacht worden waren, vollkommen gereinigt dastehe und daher das entscheidende Motiv für die indirekte Schadensforderung (die befürchtete Zerstörung seiner gerechten Erwartung auf eine neue Anstellung nach Beendigung des Gotthardbahnbau) dahingefallen sei.

Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern.

Trotz der nur geringen Unterstützung, welche den Bestrebungen dieses 1868 gegründen Vereines seitens der cantonalen Gesetzgebungen zu Theil wird, ist derselbe mit Ende 1879 auf 840 Mitglieder mit 1431 Kesseln angewachsen, eine immerhin respectable Zahl, wenn wir unter Berücksichtigung der sehr verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen anderer europäischer Länder bedenken, dass in England, wo zuerst 1854 in Manchester ein derartiger Verein erstand, derzeit 3 800, in Deutschland 15 000, in Oesterreich 4 000, in Belgien 1 500, in Frankreich 2 400, in Nordamerika 12 000 Kessel unter Vereinskontrolle stehen.

Ueber das Wirken des „schweizerischen Vereines von Dampfkesselbesitzern“ im Jahr 1879 hat der Vereinsingenieur Hr. J. A. Strupler einen Bericht verfasst, aus welchem wir mit Uebergehung der interessanten statistischen Zusammenstellung nach Cantonen, nach Art der Etablissements etc. das Wesentlichste,

besonders über die Ergebnisse der Untersuchungen der Vereinskessel wiedergeben wollen.

Nach der Construction theilten sich die Kessel in 441 mit äusserer und 990 mit innerer Feuerung, der durchschnittliche Arbeitsdruck war 4,1 Atmosphären. Dem Ursprung nach waren 1087 von den Vereinskesseln in der Schweiz, die übrigen im Ausland gebaut worden. Der älteste Kessel steht 46 Jahre im Betriebe und das Durchschnittsalter der sämtlichen Kessel ist 10,3 Jahre.

An *Inspectionen* fanden im Jahre 1879 1410 äusserliche und 1342 innerliche, zusammen 2752 Untersuchungen statt. Ganz in Ordnung fanden sich bei der äusserlichen Untersuchung 859 Kessel oder 60 % wie im Jahre 1878, gegen 47 % im Jahre 1877 und 38 % im Jahre 1876.

Die *innere Revision* förderte manche interessante Deformationen zu Tage, die wir in den beigegebenen Zeichnungen illustriren. Ohne Fehler, bezüglich der nachher aufgezählten Theile des Kessels, waren 675 Kessel oder 47 % gegenüber 38 % pro 1878, 28 % pro 1877 und 21 % pro 1876. Es ist hier ein erheblicher Fortschritt zu bemerken und betrifft dieses erfreuliche Resultat, wie wir nachher sehen werden, sowohl Zustand der Kesselwandungen und Ofenwerk, als die Art und Weise der Reinigung beziehungsweise Vorbereitung zur Revision.

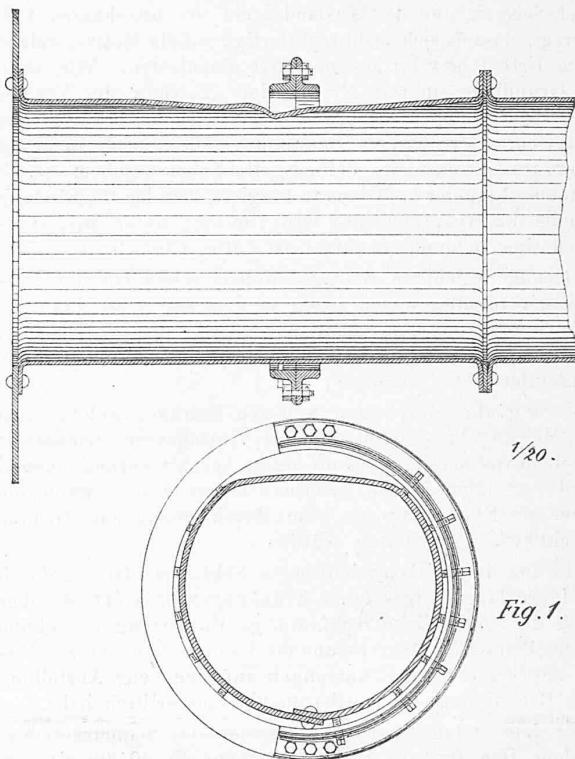


Fig. 1.

Die *Kesselwandungen* zeigten sich ohne nennenswerthe Fehler bei 780 Kesseln oder 54 %, gegenüber 44 % pro 1878, 35 % pro 1877 und 30 % pro 1876. Von den vorhandenen Mängeln kommen die *Formveränderungen* zuerst in Betracht. In einem solchen Falle (Fig. 1) wurden Verstärkungswinkel angebracht, die zwar auch etwas anders hätten construirt werden können, sich aber bis jetzt gut hielten. Ein zweiter solcher Fall betraf einen Kessel mit einer Feuerrohre, hier war die erste Feuerplatte oben rechts um 25 mm., links um 11 mm. eingesenkt, die zweite Platte ebenfalls, aber geringer. Die Einsenkung an erster Platte erstreckt sich auf eine Länge von 700 mm. und eine Breite von 350 mm., an der zweiten ist die Ausdehnung $\frac{1}{3}$ davon. Als Ursache stellten sich Wassermangel und daherige Ueberhitzung des Bleches heraus; die oberen Wasserstandsstützen waren beide zugewachsen in Folge seltenen oder unrichtigen Probirens der Wasserstandszeiger. Es musste sich also der Wasserstand im Glas höher stellen, als er in Wirklichkeit im Kessel war und konnte daher ungeahnt unter die Feuerlinie sinken. Der Ersatz der beschädigten Feuertafeln musste vorgenommen werden. Bei einem anderen Kessel mit