

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Der Process zwischen der Gotthardbahn und der Tunnelunternehmung Favre  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-12859>

### **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:** 18.04.2026

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

INHALT: Der Process zwischen der Gotthardbahn und der Tunnelunternehmung Favre. — Ein Canalisationsproject für Luzern. Von B. Leu. — Neues Microphon von M. Hipp in Neuenburg. — Miscellanea:

Einrichtungen zum Lagern und Ausladen von Getreide. La révocation de Mr. Henri Ladame, ingénieur cantonal de Neuchâtel. — Necrologie: † A. Cavallero. — Vereinsnachrichten.

## Der Process zwischen der Gotthardbahn und der Tunnelunternehmung Favre.

Vor wenigen Tagen ist in Lausanne durch schiedsgerichtlichen Spruch ein seit vielen Jahren schwebender Process erledigt worden, der von schwerwiegenden Consequenzen für die Unternehmung des grossen Gotthardtunnels sein wird und der sowohl in juristischer, als namentlich in technischer Beziehung so viel Interessantes bietet, dass ein näheres Eingehen auf die Materie gewiss gerechtfertigt erscheint.

Es handelte sich um die Erledigung einer Reihe zwischen Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung des grossen Tunnels noch streitigen Punkte. Wir nehmen an, dass den Lesern dieser Zeitung die Vorgeschichte des Processes bis zu dem im April vorigen Jahres zwischen den beiden Parteien zu Stande gekommenen Vergleichsvertrag bekannt sei. In demselben wurde die definitive Aburtheilung einem von den Parteien selbst gewählten Schiedsgerichte übertragen. Dasselbe bestand aus dem nämlichen Personal, welches mit der bundesgerichtlichen Instruction der Streitigkeit beschäftigt war, nämlich aus Hrn. Bundesrichter Dr. Hafner als Präsident, den Herren Bundesrichter Broye und Bundesgerichtsschreiber Dr. Rott, ferner aus den damaligen technischen Experten, HH. Oberbaurath Thommen in Wien, Generalinspector Schlemmer in Paris, Professor Laisle in Stuttgart und Oberingenieur Jean Meyer in Lausanne.

In dem damals abgeschlossenen Vergleichsvertrag wurde, durch Art. 1 bis 5 desselben, der Processgegenstand wie folgt beschränkt:

Art. 1. Zwischen den Parteien walteten bezüglich der Abrechnung über die von der Unternehmung Favre ausgeführten Bauarbeiten verschiedene Differenzen und es sind von daher in dem unter den Parteien anhängigen Prozesse von beiden Seiten eine Reihe von Forderungen gestellt worden. Es haben sich nun die Parteien über alle Punkte, die im Art. 2 bezeichneten vier Streitgegenstände ausgenommen, verglichen und es ergibt sich als Schlussresultat dieses Vergleiches ein Bauabrechnungssaldo zu Gunsten der Unternehmung Favre im Betrage von Fr. 513 228,08, wobei inbegriffen ist der Betrag von 315 387 Fr. für Installationen, welche die Gotthardbahngesellschaft von der Unternehmung Favre übernommen hat. Hinwiederum anerkennt die Unternehmung, der Gotthardbahn die Rückzahlung der Installationsvorschüsse und der Darleihen schuldig zu sein, wie im nachfolgenden Art. 2 näher angegeben wird.

Art. 2. Die vier verbleibenden Streitgegenstände bestehen in den Forderungen der Unternehmung für die Druckpartie bei *m* 2800 der Göschenenseite und für die allgemeine Entschädigung, der Forderung der Gotthardbahn für Conventionalabzüge und in einer Differenz betreffend Verzinsung der Installationsvorschüsse.

Es gestalten sich hienach die Rechtsbegehren der Parteien vor Gericht wie folgt:

### I. Rechtsbegehren der Gotthardbahn:

Die Unternehmung Favre sei als Schuldnerin der Gotthardbahngesellschaft zu erklären:

- Für Installationsvorschüsse im Betrage von Fr. 5 584 080,70 sammt Zinsen zu 5 % seit 15. October 1881, abzüglich das seitherige Erträgniss der Coupons der Cautionstitel.
- Für Abzug wegen verspäteter Vollendung des Tunnels im Betrage von 2 745 000 Fr. nebst Zinsen à 5 % seit jedem Monatsende des Jahres 1881 von der betreffenden Theilsumme.
- Für Darleihen im Betrage von 500 000 Fr. nebst Zins à 5 % von 200 000 Fr. seit 9. Juni, von 200 000 Fr. seit 8. Juli und von 100 000 Fr. seit 9. September 1881.

Alles unter Abzug des in Art. 1 festgesetzten Saldo von Fr. 513 228,08, sammt Zins — unter Haftung der Caution im Sinne der Berechtigung freien Verkaufes der Cautionstitel, eventuell im Sinne

der Realisirung nach § 37 des Schuldbetreibungsgesetzes des Cantons Luzern. — Unter Kostenfolge.

### II. Rechtsbegehren der Unternehmung Favre:

Die Gotthardbahngesellschaft sei als Schuldnerin der Unternehmung zu erklären:

- Für die Kosten der Druckpartie bei *m* 2800 der Göschenenseite im Betrage von . . . . . Fr. 2 201 368,31 minus die schon in die Abrechnung der Gotthardbahn eingestellten . . . . . „ 232 358,29 also von . . . . . Fr. 1 969 010,02 nebst Zins à 5 % seit 1. Januar 1882.
- Für eine allgemeine Entschädigung im Betrage von „ 11 481 322,50 nebst Zins à 5 % seit 1. Januar 1882.
- Für den Saldo von . . . . . „ 513 228,08 nebst Zins laut Art. 1.

Fr. 13 963 560,60

Alles unter Abzug der Installationsvorschüsse im Betrage von Fr. 5 584 080,70 sammt Zins à 5 %, jedoch nur von Fr. 4 000 000 seit 15. October 1881, und unter fernem Abzug der Darleihen von 500 000 Fr. mit Verzinsung wie nach dem Rechtsbegehren der Gotthardbahn. — Unter Kostenfolge.

Art. 3. Der geschlossene Vergleich laut Art. 1 soll bezüglich der Beurtheilung der in Art. 2 genannten Streitpunkte in keiner Richtung präjudiciren.

Art. 4. Der oben festgesetzte Saldo von Fr. 513 228,08 ist vom 1. März 1882 an zu 5 % verzinslich; dagegen bleibt die Regulirung von Capital und Zins aufgeschoben bis nach Erledigung des schwebenden Processes.

Art. 5. Die Unternehmung Favre tritt die gesammten ihr gehörenden sogenannten Installationsgrundstücke in Göschenen der Gotthardbahngesellschaft zu Eigenthum ab und die Gotthardbahn übernimmt dieselben sofort. Zur Verdeutlichung wird bemerkt, dass es sich hiebei um die Terrains handelt, welche südlich durch das schon früher erworbene Grundeigenthum der Gotthardbahn, westlich durch die Reuss, nördlich durch das Dammende in der Gegend des Rienthalbaches und östlich durch das Gebirge begrenzt wird. Der Kaufpreis für diese Grundstücke ist im obigen Saldo von Fr. 513 228,08 bereits enthalten.

Die in Art. 2 aufgeführten, streitigen Punkte betreffend die *Conventionalstrafe*, die *Druckpartie*, die *allgemeinen Entschädigungen* wurden von den Parteien wie folgt näher erläutert:

**I. Conventionalstrafe.** Die Gotthardbahn-Gesellschaft verlangte von der Unternehmung die vertraglich festgesetzte Entschädigung für die um ein Jahr verspätete Fertigstellung des Tunnels nämlich 5 000 Fr. für jeden Tag des ersten und 10 000 Fr. für jeden Tag des zweiten Halbjahres, zusammen 2 745 000 Fr.

**II. Druckpartie bei 2800 *m*.** Hiefür verlangte die Unternehmung eine Entschädigung von 2 201 368 Fr. In dieser Summe, welche durch Rechnungsvorlage belegt war, figurirten 43 % Generalunkosten. — Die Gotthardbahngesellschaft schätzte die bezüglichen Arbeiten auf 232 358 Fr., hatte jedoch hiefür bereits Acontozahlungen im Betrage von 356 900 Fr. geleistet.

**III. Allgemeine Entschädigungen.** Unter diesem Titel hatte die Unternehmung eine Reihe von Forderungen an die Gesellschaft gestellt, die wie folgt motivirt wurden:

- Für Versäumnisse, welche aus der verspäteten Fixirung der Typen für die Tunnelausmauerungen, ferner für Verluste, die aus Störungen in dem allgemeinen Fortschreiten der Arbeiten resultirten.

- Für Schäden, die der Unternehmung durch die feindselige Haltung der Gesellschaft, durch die Versuche von Oberingenieur Helweg, sie unter Regie zu setzen und durch missbräuchliche Denunciationen der ersteren bei Unglücksfällen entstanden seien.

- Für Schäden, die der Unternehmung in Folge der Finanzcrisis der Gesellschaft entstanden seien.

d) Für Hindernisse im Lauf der Arbeit durch die Verengung des Transportweges bei den Druckpartien.

e) Für Schäden, die aus der Unzulänglichkeit der Betriebskräfte herrührten, welche geringer gewesen, als was die Gesellschaft versprochen habe.

f) Für den schädlichen Einfluss, den die hohe Temperatur im Innern des Tunnels auf das Fortschreiten und die Preise der Arbeit ausgeübt habe.

g) Für Schäden, welche in Folge der ungenügenden geologischen Vorarbeiten und der ungünstigen Wahl des Tunneltracés entstanden seien. Mit Rücksicht auf diesen Punkt wurde speciell auf eine Veröffentlichung des Geologen der G. B. Dr. Stapf in der „Revue universelle des mines“ verwiesen, in welcher gesagt wird, dass bei Wahl eines anderen Tracés weniger Hitze, weniger Wasser und weniger Druckpartien zu befürchten gewesen wären.

Als Entschädigung für sämtliche Punkte verlangte die Unternehmung im Ganzen 20% der Gesamtbausumme des Tunnels, d. i. 20% von 57 406 613 Fr. oder 11 481 323 Fr. und zwar 10% für die unter a und b, 2% für die unter c und 8% für die unter d, e, f und g specificirten Schäden.

Das Schiedsgericht trat am 30. März zusammen; die Plaidoiere dauerten ungefähr eine Woche und die Beratungen nahmen eine gleichlange Zeit in Anspruch, so dass der Urtheilsspruch der Schiedsrichter erst am 11. dies den Parteien mündlich verkündigt werden konnte. Eine definitive Redaction desselben wird erst noch erfolgen. Das Urtheil lässt sich wie folgt zusammenfassen:

**I. Conventionalstrafe.** Mit Einstimmigkeit wurde das Begehren der G. B. G. hinsichtlich der Auszahlung der im Vertrag vorgesehenen Conventionalstrafe abgewiesen, indem in Betracht gezogen wurde, dass die Gesellschaft ebenfalls an der Verzögerung der Arbeiten schuld sei, sowol in Folge der langsamen Festsetzung der Typen für die Ausmauerung des Tunnels, als auch wegen der Hindernisse, die bei der Druckpartie entstanden, an welchen sie theilweise auch mitverantwortlich sei. Im Fernern wurden die durch die grosse Wärme im Tunnel, verbunden mit der ausserordentlichen Feuchtigkeit auf der Südseite desselben, entstandenen Verzögerungen der Arbeit in billige Berücksichtigung gezogen.

**II. Druckpartie bei 2,800 m.** Hier wurde vor Allem das schiedsgerichtliche Urtheil vom 26. Juni 1878 betreffend die erste Zerstörung des Mauerwerkes zwischen den Profilen 2785 und 2811 bestätigt. (Die Reconstructionen erstrecken sich auf eine Ausdehnung von 78 m. 2766—2844.) Was die erste Reconstruction ausserhalb der in obigem Urtheil genannten Profile anbetrifft, so wurde beschlossen, dass die Gesellschaft  $\frac{3}{4}$  der Kosten der ersten Mauerung zu bezahlen habe. Im Fernern wurden ihr  $\frac{3}{4}$  der Kosten für die erste Reconstruction,  $\frac{3}{4}$  der Kosten für die Förderung und den Einbau der zweiten Reconstruction und der ganze Kostenbetrag für die Mauerung der zweiten Reconstruction auferlegt. Die Gesamtsumme hiefür wurde auf 1 021 857 Fr. berechnet. Die Vertheilung der Kosten in  $\frac{3}{4}$  und  $\frac{1}{4}$  wurde damit begründet, dass die Gesellschaft verantwortlich gewesen sei, sowol für die erste Construction, als für die nachfolgenden Reconstructionen hinreichend starke Typen zu verwenden, was nicht geschehen sei. Hinwieder habe die Unternehmung in der Ausführung der bezüglichen Arbeiten Fehler begangen, welche von schädlichen Folgen begleitet gewesen seien. Obschon die später zur Verwendung gekommenen Typen durch den Vertrag nicht vorgesehen gewesen, so hat die Mehrheit des Schiedsgerichts doch nicht angenommen, dass die bezüglichen Arbeiten als reine Regiearbeiten zu betrachten und so zu bezahlen seien, sondern entschieden, es sollen hiefür besondere, der Natur der Arbeiten angemessene Einheitspreise zur Anwendung kommen.

**III. Allgemeine Entschädigungen.** Anstatt der verlangten 11 481 323 Fr. wurden der Unternehmung nur 757 500 Fr. zugesprochen und zwar 240 000 Fr. für die unter a) und b) und 517 500 Fr. für die unter d) geltend gemachten Ansprüche. — Bei a) und b) schlug die Minorität eine Entschädigung von 470 000 Fr. und bei c) (Finanzcrisis) eine

solche von 600 000 Fr. vor, während die Majorität hier von einer Entschädigung nichts wissen wollte. Alle übrigen Entschädigungsansprüche wurden abgewiesen. — Hinsichtlich der unter e) verlangten Indemnität konnte nachgewiesen werden, dass in der Submissionspublication vom 5. April 1872 von einer Wasserkraft von nur 400 bis 500 Pferdekraften die Rede war, während in Wirklichkeit die *Minimalkraft* diesen Ansatz sogar übertroffen hatte und was die unter f) erhobenen Beschwerden über die grosse Hitze und Feuchtigkeit anbetrifft, so stand hier einer Entschädigung Artikel 1 des Pflichtenheftes entgegen, obschon allgemein gefunden wurde, eine sogar ziemlich hoch bemessene Indemnität wäre nicht unangemessen. Hinsichtlich der unter g): Wahl des Tracés, gemachten Einwände wies das Schiedsgericht darauf hin, dass die Unternehmung den *durch die Gesellschaft vorgeschlagenen Tunnel* und *keinen andern* zur Ausführung übernommen habe.

IV. Was nun noch die in Art. 2 des Vergleichsvertrages erwähnte Zinsberechnung der Installationsvorschüsse anbetrifft, so wurde beschlossen, dass kein Zinsseszins sondern nur der einfache Zins, vom 15. October 1881 an, berechnet werden dürfe und ferner wurde bestimmt, dass die Gesellschaft nicht nach ihrem Gutfinden über die ihr als Caution hinterlegten Titel verfügen könne, sondern sich in dieser Hinsicht an die luzernischen Gesetze zu halten habe. Schliesslich wurden die schiedsgerichtlichen Kosten beiden Parteien zu gleichen Theilen auferlegt.

Wahrscheinlich wird, in Folge dieses Entscheides, die Unternehmung Favre genöthigt ihre Zahlungen einzustellen; denn von der noch etwa 6 $\frac{1}{2}$  Millionen Fr. betragenden Cautionssumme fließen ihr bloss etwas über 2 Millionen Fr. zurück, während die Gotthardbahngesellschaft den Rest in Händen behält. Die Letztere scheint einen für sie so günstigen Ausfall des Processes kaum vorausgesehen zu haben, indem sie 4 Millionen Fr. speciell für diese Angelegenheit reservirt hatte. — Während der ganzen Dauer des Processes wurde die Gotthardbahn durch Herrn Advocat Dr. Joh. Winkler in Luzern und die Unternehmung Favre durch Hrn. Advocat L. Rambert in Lausanne vertreten; als technischer Beistand der Ersteren functionirte früher Oberingenieur Bridel in Bern und seit dessen Tode Prof. Gerlich in Zürich, während die Letztere in dieser Richtung durch die Herren Ingenieur Stockalper in Sitten, Bossi und Prof. Colladon in Genf vertreten war.

### Ein Canalisationsproject für Luzern.

Die Stadt Luzern wird in ihren ganzen Länge von der Reuss durchflossen und die nächstliegenden Haus- und Strassencanäle werden in dieselbe eingeleitet, ohne dass bei der lebhaften Strömung des Flusses sich grössere Unzukömmlichkeiten geltend machen.

Die Stadttheile links und rechts der Reuss haben beide ihre Haupt- oder Sammelcanäle, welche die Dohlen und Canäle der betreffenden Stadttheile in sich aufnehmen und am Ende der Stadt der Reuss zuführen. Es sind diess ehemalige Schanzengraben, in welche vor ihrer Zufüllung geschlossene Canäle mit weitem Profile eingelegt wurden und welche durch Einläufe des Seeabflusses reichlich gespült werden. Der Canal der Grossstadt oder des rechtseitigen Reussufers beginnt am Schwanenplatz, durchzieht den Grendel und den zwischen der Grossstadt und der Musegg Höhe gelegenen Löwengraben und mündet unterhalb der Spreuerbrücke in die Reuss. Der Canal des linkseitigen Reussufers oder der Kleinstadt beginnt am Seequai vor dem „Hôtel du lac“ und zieht sich durch den obern und untern Hirschengraben mit Unterfahrung des Krienbachs nach der Caserne wo er seinen Auslauf in die Reuss findet.

Bei normalen Wasserständen bieten diese beiden Hauptcanäle den Seitencanälen der Gross- und Kleinstadt einen befriedigenden Ablauf. Aber in Zeiten des Hochwassers