

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 7

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Die Differenzen zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung L. Favre. — Die electriche Locomotivlampe System Sedlacek. — 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