

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 6/7 (1877)
Heft: 26

Artikel: Conférences internationales pour la construction du chemin de fer par le St.-Gothard
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5790>

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: 09.11.2024

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

stellung und den Betrieb der Eisenbahnen wendeten, ihre Leistungen im höchsten Grade verdanken, dabei aber doch der Meinung Ausdruck geben können, dass der richtige Moment versäumt worden ist, den eigentlichen Fachmännern, den Technikern, den gebührenden Einfluss in den Directionen zu sichern. Nachdem die grossen Bahnen einmal so zu sagen ausgewachsen waren, hätte es sich empfohlen, jeweilen die drei Obergeringebauingenieure für Bau, Betrieb und Maschinenwesen mit Sitz und Stimme in's Directorium zu berufen und ihnen einen Juristen und einen Finanzmann zuzugesellen. Die Techniker hätten sich rasch in die Administration eingelebt und zugleich durch die Verantwortlichkeit gegenüber der Actionärversammlung, die ihnen dadurch zugefallen wäre, sich an die Rücksichtnahme auf allgemeinere Interessen gewöhnt.

Wie werthvoll wäre es jetzt gerade für die Nordostbahn, wenn sie für die beantragte Neubestellung der Gesellschaftsbehörden eine Auswahl treffen könnte aus einer grösseren Reihe auch im Verwaltungsdienste geübter Techniker. Aber sogar die Actionärversammlung, welche diese Neubestellung* (wie ich glaube freilich ohne Aussicht) verfolgt, hat in ihren Vorschlag für die Commission, welche die Berichte der Direction und des Verwaltungsrathes zu prüfen haben wird, nur einen einzigen Techniker aufgenommen, der freilich schon bis anhin drei Viertel der Arbeiten der Initianten besorgt hat.

Auch die Wahlen in die Verwaltungsräthe sind bis jetzt wesentlich mit Rücksicht auf politische Motive (Vertretung von Cantonen, Landesgegenden, Städten) getroffen worden. Um in dieser Richtung eine gesündere Organisation zu ermöglichen, würde es sich vielleicht gerade für die Nordostbahn empfehlen, statt einer Vertheilung des Verwaltungsrathes nach Landschaften eine solche nach den einzelnen Zweigen der Administration durchzuführen. Es würde sich doch Mancher besinnen, wenn er in eine Section für den Betrieb, oder für den Bau, oder für die Finanzverwaltung treten müsste, der bis jetzt, ohne gründliche Sach- und Fachkenntnisse zu haben, ganz gerne im Verwaltungsrathe sass.

Noch schlimmer als mit den grossen Unternehmungen, die doch wenigstens eine Reihe tüchtiger Specialisten besaßen, stand es mit der Menge der glücklicherweise im Stadium des Projectes verbliebenen kleinen Bahnen, die ohne gehörige technische Leitung pousseirt wurden. Der Lithograph bekam Aufträge für Briefköpfe mit dem Titel: „Eisenbahnunternehmung von X nach U“, die Staatsbehörde ertheilte eine Concession, ein Artikel im Localblatt bewies haarscharf, dass der kürzeste Weg von London nach Bombay zwischen den beiden Wirthshäusern des Ortes durchgehe, dass also das ostindische Felleisen sicher entweder im Bären oder im Löwen übernachten werde — und die Eidgenossenschaft war um ein paar Eisenbahngrössen reicher. Specialisirte Kostenvoranschläge wurden nicht gemacht, aber Rentabilitätsberechnungen auf die Prophezeihungen des alten Schäfers Thomas gegründet.

Allem diesem Treiben gegenüber blieb der Bund mit seinem Eisenbahngesetze machtlos — trotzdem erleben wir gerade jetzt, dass eine Verbesserung desselben auf unbesiegbaren Widerstand stösst. Die Conzessionsertheilungen sollen in der alten Art weiter geführt werden, ebenso wird der verderbliche Tarifkrieg unbekümmert um die finanzielle Wohlfahrt des Landes geduldet. Aber wo die Gesellschaften cunonirt werden können in Dingen, die eine geordnete Thätigkeit der Privatindustrie besser besorgt als der Staat, da natürlich wird eingeschritten.

Und doch liegt nicht in der Gesetzgebung das Hauptunglück, sondern in der Organisation des Eisenbahndepartements. In der Botschaft des Bundesrathes (vom 8. September 1873) über dieselbe wird bemerkt, aus welchen Gründen die Schaffung eines Generalinspectorats über die schweiz. Eisenbahnen abgelehnt wurde. Es scheint, man fürchtete, dass der Inspector die Politik des Bundesrathes durch seine Fachkenntnisse beeinflussen könnte — diess wollte man nicht und verurtheilte das ganze

* Ob eine vollständige Neubestellung von Direction und Verwaltungsrath im Interesse des Institutes läge, ist mir sehr zweifelhaft. Ein Uebergangsstadium mit vollkommen neuen Leuten, welche die Organisation der Nordostbahn erst kennen lernen müssen, könnte verhängnissvolle Folgen haben.

Institut zur Ohnmacht. Noch jetzt wäre eine Umkehr möglich: hätten wir in der Schweiz einen erfahrenen Techniker, von weitem, alle Verhältnisse überschauenden Blick, der unbeirrt von politischen Tagesfragen überall auf den Kern der Dinge einginge und der sich der Herculesarbeit unterziehen wollte, unparteiisch Ordnung zu schaffen, nicht nach rechts oder links hin abweichend und mit der nöthigen Autorität ausgestattet, er würde trotz der mangelhaften Gesetzgebung Grosses ausrichten können. Und gerade Diejenigen, die sich durch ihn in ihrer Machtsphäre beengt glauben möchten, würden am Meisten in ihrem Ansehen gefördert werden: Der Bundesrath und im Besondern der Chef des Eisenbahndepartements.

Ein solcher Mann würde gerade in der jetzigen Krisis die besten Dienste leisten. Er würde im Stande sein, die Lage des Unternehmens klar zu legen, Verbesserungsvorschläge zu machen, er würde das verlorne Vertrauen wieder herstellen und selbst in den begangenen Irrthümern, die wir in unserm jetzigen Katzenjammer beklagen, den Keim des Richtigen und Wahren nachweisen können. Freilich dieser Mann ist nicht da, oder wenigstens, insofern er wirklich existirt, nicht allgemein gekannt und anerkannt. Wer aber an seiner Stelle unternehmen möge, dem Unternehmen eine neue Grundlage zu geben, die es ferne von allen politischen Nebenzwecken, nur als eine grosse, zweckmässig eingerichtete Institution zur Förderung des gesammten Verkehrs neu aufblühen und gedeihen lässt: wir rufen ihm heute schon unser „Glückauf“ zu.

Dr. C. F. Geiser.

* * *

Conférences internationales pour la construction du chemin de fer par le St-Gothard.

Huitième Conférence Mardi 12 Juin 1877, à 4 heures du soir.

Présidence de Mr. le Dr. Heer, Président de la Confédération suisse.

Tous les membres de la Conférence sont présents.

Protocole final.

En résumant ci-dessous les propositions qui ont obtenu l'assentiment de toutes les Délégations ou de la majorité d'entre elles, la Conférence constate que l'adoption de ces propositions entraînerait les modifications et adjonctions suivantes à la Convention du 15 Octobre 1869:

I.

(Articles de la Convention de 1869 à remplacer par les dispositions suivantes.)

Art. 2 de la Convention du 15 Octobre 1869.

Pour que le chemin de fer du St-Gothard puisse remplir les conditions d'une grande ligne internationale, il ne doit pas, à son point culminant, avoir plus de 1162 $\frac{1}{2}$ mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer.

Le rayon minimum des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres; cependant dans les cas exceptionnels on pourra, sur de faibles longueurs, appliquer le rayon de 280 mètres.

Le maximum des pentes ne devra pas excéder 25 $\frac{0}{00}$ entre Gurtellen et Goeschenen, et entre Fiesso et Airolo; 26 $\frac{0}{00}$ entre Erstfeld (ou Silenen) et Gurtellen, et entre St-Pellegrino et Fiesso; enfin 27 $\frac{0}{00}$ entre Bodio et St-Pellegrino, et entre Giubiasco et Bironico.

Le Conseil fédéral n'autorisera la Compagnie à appliquer ces rayons minimum (280 mètres) et ces pentes maximum (26 à 27 $\frac{0}{00}$) que dans le cas où l'on réaliserait par ce moyen d'importantes économies.

Le grand tunnel à construire entre Goeschenen et Airolo devra être établi en ligne droite, sauf la courbe de raccordement à Airolo, d'environ 125 mètres de longueur.

Le grand tunnel de Goeschenen à Airolo sera construit à double voie. Les lignes d'accès d'Erstfeld (ou Silenen) à Goeschenen et d'Airolo à Bodio seront prévues pour recevoir la double voie en cas de besoin. En attendant, ces lignes seront construites pour une voie; cependant, partout où plus tard, en cours d'exploitation, l'élargissement de la plate-forme ne serait plus possible ou entraînerait un surcoût de dépense considérable, par exemple dans les longs tunnels, les grands ponts, les murs,

terrassements, etc., ces travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Toutes les autres lignes peuvent être établies pour une simple voie. Quant au tunnel de Goldau, le Conseil fédéral appréciera s'il doit être établi à une ou à deux voies.

Art. 3.

Les travaux de construction du grand tunnel à établir entre Goeschenen et Airolo sont présumés devoir être achevés à la fin de Septembre 1881.

Les lignes de Biasca au lac Majeur (Locarno) et de Lugano à Chiasso se trouvent terminées et mises en exploitation, les travaux sur les lignes Immensee-Goeschenen, Airolo-Biasca et Cadenazzo-Pino devront être entrepris en temps nécessaire pour que ces lignes soient ouvertes à l'exploitation simultanément avec le tunnel de Goeschenen à Airolo.

La construction des lignes Lucerne-Immensee, Zoug-Arth et Giubiasco-Lugano est ajournée jusqu'à l'époque où la ligne Immensee-Pino sera livrée à l'exploitation. Si, dans l'intervalle, la Compagnie du Gothard se trouvait en position de construire l'une ou l'autre de ces lignes, elle aurait à soumettre au Conseil fédéral une justification financière qui laisse entièrement intacte les ressources destinées à la ligne principale Immensee-Pino.

Après l'ouverture de la ligne Immensee-Pino, la Compagnie du Gothard devra prendre en mains et exécuter la construction des trois lignes ajournées, aussi promptement que sa position financière le permettra. Le Conseil fédéral prononcera sur la question de savoir si tel est le cas, ainsi que sur l'ordre dans lequel les lignes en question devront être mises en oeuvre.

Art. 4.

La Confédération suisse pourvoira à ce que, pour l'époque de la mise en exploitation de la ligne Immensee-Pino, cette ligne soit reliée aux chemins de fer Sud-Argovien et Nord-Est suisse depuis la station d'Immensee.

En reliant pour la même époque le réseau italien à la ligne Bellinzzone-Pino, l'Italie pourvoira à ce que le raccordement entre la ligne du Gothard et le port de Gènes soit établi de la manière la plus convenable, au jugement du Gouvernement italien, et de façon à donner aussi satisfaction aux intérêts de la ville de Milan par un tracé aussi favorable que celui longeant le lac Majeur.

Les parties contractantes s'engagent d'une manière générale à faire leur possible pour que les lignes d'accès au réseau du St-Gothard soient corrigées dans le sens d'un raccourcissement, et en particulier la Confédération s'engage à faire ses efforts pour obtenir la construction d'un tronçon qui permette d'éviter le détour sur la station d'Altstetten.

Au cas où cette ligne de raccourcissement ne serait pas construite au moment de la mise en exploitation de la ligne du St-Gothard, il serait procédé à une réduction équivalente du tarif des transports.

Art. 9.

Quant l'intérêt du capital-actions excèdera le 8 0/0, la Compagnie sera tenue de procéder à la réduction des taxes, et en première ligne à celle des surtaxes.

Art. 11.

La Confédération suisse prendra l'engagement général de faire exécuter les prescriptions de la présente Convention relatives à la construction du chemin de fer du St-Gothard.

En outre, les plans de construction et le devis seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral, auquel la Société aura à présenter, toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, et au moins tous les trois mois, des justifications sur l'application de ses ressources comparées aux devis.

La Confédération suisse devra exiger de la Société un cautionnement correspondant d'une manière suffisante aux obligations contractées par elle. Ce cautionnement consistera en un dépôt d'espèces ou de bonnes valeurs, et il ne sera restitué que lorsque la Société aura rempli ses obligations ou qu'elle aura fourni les garanties nécessaires sous une autre forme.

Le Conseil fédéral prononcera sur toutes les questions qui ont trait à la construction du grand tunnel.

Il s'engage à présenter aux Etats subventionnants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même

que sur le résultat de l'exploitation. Ces rapports seront mensuels et trimestriels quant à la marche des travaux, trimestriels et annuels pour le service d'exploitation.

II.

(Article additionnel à la Convention de 1869.)

La subvention dont le chiffre avait été fixé à quatre-vingt-cinq millions par l'article 17 de la Convention du 15 Octobre 1869 sera augmentée de vingt-huit millions.

L'Allemagne s'engage à participer à cette augmentation pour la somme de dix millions de francs;

l'Italie pour celle de dix millions;

la Suisse pour celle de huit millions.

A la fin de chaque exercice, le Conseil fédéral fixera le chiffre de l'annuité à payer sur cette subvention supplémentaire, d'après le montant des dépenses effectuées, et déterminera la quote-part de chacun des Etats contractants sur la base de leur participation aux nouveaux subsides.

Les dispositions des articles 18 et 19 de la Convention internationale du 15 Octobre 1869 sont applicables à ces subsides.

III.

(Article final.)

Toutes les dispositions de la Convention du 15 Octobre 1869 qui ne sont pas modifiées par les articles ci-dessus restent en vigueur.

Bien que plusieurs de ces propositions n'aient pas reçu l'assentiment unanime des Délégations, comme le constatent les procès-verbaux de la Conférence, et qu'aujourd'hui encore des instructions spéciales ne permettent pas d'obtenir cette unanimité, notamment en ce qui concerne le chiffre de la subvention (II), sur lequel la Délégation italienne réserve d'une manière toute spéciale la décision de son Gouvernement, les trois Délégations s'engagent néanmoins à soumettre, avec recommandation, le présent protocole final à leurs Gouvernements, qui, de leur côté, annonceront au Conseil fédéral suisse, d'ici au 31 Juillet prochain, s'ils sont disposés à adopter ce projet de résolutions et à le transformer en un supplément à la Convention du 15 Octobre 1869. Si toutes les parties intéressées donnent une réponse affirmative, le Conseil fédéral suisse formulera, avec les Représentants de l'Allemagne et de l'Italie accrédités auprès de lui, le traité supplémentaire à conclure, en prévoyant un délai de ratification aussi bref que possible. Si, au contraire, les déclarations des Gouvernements sont de telle nature que de nouveaux pourparlers paraissent nécessaires, le Conseil fédéral suisse convoquera sans retard une nouvelle Conférence.

Ainsi fait et signé à Lucerne en trois doubles, le douze Juin mil-huit cent soixante-dix-sept.

<i>La Délégation de l'Empire d'Allemagne:</i>	<i>La Délégation du Royaume d'Italie:</i>	<i>La Délégation de la Confédération suisse:</i>
de Roeder.	Martuscelli.	Dr. J. Heer.
Kinel.	G. Boccardo.	Schenk.
	S. Valsecchi.	Welti.
	M. Massa.	Koller.
	*	*

Vereinsnachrichten.

Baslerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

(Fortsetzung des Protokolls der Sitzung vom 12. Juni.)

Norm zur Berechnung des Honorars für architectonische Arbeiten.

§ 1. Das Honorar für architectonische Arbeiten wird im Allgemeinen als ein Procentsatz von der Bausumme berechnet.

§ 2. Dem Range nach sind für die Berechnung des Honorars drei verschiedene Classen von Bauausführungen (Bauclassen) zu unterscheiden.

I. Classe.

Landwirthschaftliche Gebäude aller Art, Magazingebäude, Schuppen, Fabrikgebäude, Arbeiterwohnungen in Gruppen, insofern solche Bauten keinen Anspruch auf künstlerische Behandlung machen.

