

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 25

Artikel: Die Krisis der Nordostbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5784>

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: 16.05.2025

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

Als origineller und beachtenswerther Gedanke kann allenfalls der Vorschlag gelten, dass für den Fall der vorläufigen Unterlassung des Baues der Linie Luzern-Immensee und der Beschränkung auf den Anschluss in Rothkreuz, behufs Berücksichtigung der Interessen Luzern's, sowie der Central- und Bern-Luzern-Bahn, die Züge der Gotthardbahn von Luzern auszugehen hätten.

Weniger glücklich ist jedoch der Vorschlag, anstatt der südlichen Fortsetzung der Gotthardbahn am östlichen Ufer des Lago Maggiore dieselbe am westlichen Ufer zu suchen. Eine Linie am westlichen Ufer würde nicht nur bedeutend schwieriger und theurer sein, sondern auch die Verbindung nach Genua um 15 und nach Mailand um 30 Kilometer verlängern, ohne im Verkehre Vortheile zu gewähren.

Der Oberingenieur der Gotthardbahn:

W. Hellwag.

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

(Fortsetzung.)

IV.

Von den Mitteln, die zur Hebung der Krisis vorgeschlagen worden sind, verdienen die vereinigten Bestrebungen der Direktion, des Verwaltungsrathes und der Aktionärversammlung auf Vereinfachung des Betriebes alle Anerkennung, die dadurch nicht geschmälert wird, dass man eine grössere Einheit der Aktion dieser drei Faktoren wünschen möchte. „Ruhig Blut“ und „Alle Mann auf Deck“ sind die beiden Grundsätze, die befolgt werden müssen, wenn das gestrandete Schiff, wie man es zu beabsichtigen scheint, ohne fremde Hülfe wieder flott gemacht werden soll. Für die Ausscheidungen der verschiedenen Grade von Verantwortlichkeit der Einzelnen an dem geschehenen Unglück wäre wohl später noch Zeit genug, wenn man wieder freie Bahn gefunden hat.

Es wird gut sein im Anschluss an die vorgesehene Reorganisation des Betriebes von der Berufung des Herrn Coutin zu sprechen, die der ruhigen Betrachtung verschiedene Seiten darbietet, welche gegen einander abzuwägen sind. Was die verwaltungsräthliche Betriebscommission Seite 16 und 24 ihres Berichtes über die Nothwendigkeit, in die Direktion einen Techniker zu setzen, vorbringt, ist vollkommen richtig; aber warum wurde nicht schon früher daran gedacht? Gegen die Berufung eines hervorragenden, ausserhalb des bereits vorhandenen Personals stehenden Mannes wird man auch nicht viel einwenden können; es konnte sich höchstens darum handeln, entweder durch ihn bloss eine gründliche Expertise vornehmen zu lassen, oder aber ihm für einige Zeit die wirkliche Oberleitung des Betriebs in die Hand zu geben. Auch hier wiederum begreife ich vollständig die Gründe, die für das Letztere den Ausschlag gegeben haben.

Schwieriger ist die Einsicht in die Umstände, welche gerade Herrn Coutin an diese Stelle brachten. Es kommt dabei kaum in Betracht, dass er Landesfremder ist und hohe Honorarforderungen macht; denn für die einheimischen Techniker, die sich vielleicht momentan zurückgesetzt fühlen mögen, liegt auf die Dauer in dieser Berufung ein Vortheil. Zuvörderst weil sie in unmittelbarer Nähe beobachten können, welche Wirkungen eine andere als die bei uns sonst gebräuchliche Art der Dienstverrichtungen erzielt, dann aber, weil sie bei eigenen spätern Ansprüchen finanzieller Art einen werthvollen Präcedenzfall aufweisen können. Freilich war es höchst ungeschickt, in so geschmackloser Art für Herrn Coutin Reclame zu machen, wie es geschehen ist; Erkundigungen, die von durchaus unabhängiger Seite eingebracht sind und die ich für sehr zuverlässig halte, stimmen nicht ganz mit den officiösen Auslassungen der „N. Z. Z.“, welche, selbst wenn sie in jeder Hinsicht richtig wären, Herrn Coutin, wenn er sie gelesen hat, doch nur unangenehm sein mussten.

Die Erfahrung erst wird zeigen, was er zu leisten im Stande ist; sein Gutachten, dessen Zielpunkte ganz andere sind, als in die Details des Betriebes einzugehen, spricht eher für als gegen ihn. Ich halte es für die sehr feine Arbeit eines Mannes,

der gewohnt ist, grössere Verhältnisse ganz zu überblicken. Die in der Nr. 22 des laufenden Bandes der „Eisenbahn“ zwischen den Zeilen zu lesende Meinung des Herrn V., es hätten sich wohl früher schon in grösserer Nähe der N. O. B. (vielleicht sogar im eigenen Personal) Leute gefunden, die derartige Anregungen gemacht haben, oder wenigstens zu machen im Stande gewesen wären, hat mich sehr überrascht. Herr V. hat ja die Erfahrung hinter sich, welche grosse Vorarbeiten nöthig sind, bis man zu dem genauen Einblick in alle Einzelheiten gelangt, der sich in seinen eigenen Vernehmlassungen findet: Vorarbeiten, die namentlich dann nicht mit Erfolg betrieben werden können, wenn die Erfordernisse des täglichen Dienstes in erster Linie befriedigt werden müssen.

Was gegen die Berufung des Herrn Coutin hauptsächlich geltend gemacht wird, ist ein politisches Motiv. Handelte es sich nur ganz allgemein darum, einen tüchtigen Techniker zur Durchführung der Reorganisation zu finden, so fiel doch die Kenntniss, resp. Unkenntniss der Landessprache wegen der fast unumgänglich nöthigen Studien über das Verkehrsgebiet der Nordostbahn und wegen des absolut nöthigen Verkehrs mit den Untergebenen in einer Weise in Betracht, die den Umstand wohl aufzuwiegen im Stande war, dass Herr Coutin durch seine „Étude“ die Lage der Nordostbahn bereits kannte. Wollte man, ohne erst einen Druck von Seite des Comptoir d'Escompte abzuwarten¹⁾, Herrn Coutin anstellen, um für die Innehaltung der Artikel 11 und 12 des Pariser Vertrages vom 1. November eine Garantie zu geben, so war diess sehr klug darauf berechnet, die Stimmung der Vorschussgläubiger günstig zu erhalten, denn diese Artikel sind die unmittelbare Folge der „Conclusions“ auf Seite 52 und 53 der „Étude“. Aber das Zutrauen der öffentlichen Meinung im eigenen Lande erlitt einen heftigen Stoss. Man argwöhnte, dass die Vorgänge, welche die Westbahnen in die Hände der „Société suisse pour l'industrie des chemins de fer“ geliefert hatten²⁾, sich bei der Nordostbahn wiederholen möchten. Da seiner Zeit der Bundesrath durch Beschluss vom 29. November 1875 nöthig gefunden hatte, die Competenzen des Herrn Cheronnet in Erwägung zu ziehen, so glaubte man auch jetzt die Stunde gekommen, wo der Staat sein Aufsichtsrecht dazu benutzen sollte, um die Nordostbahn vor der Gewalt französischer Geldmächte zu schützen. (Raubritter, Halsabschneider, nannte man sie in der Blumensprache, gerade als ob man mit solchen Tiraden die Wege des grossen Finanzmarktes regeln könnte.)

Dieser Stimmung hat man nicht Rechnung getragen und den Gegnern der Nordostbahn ein wirksames Agitationsmittel an die Hand gegeben, welches die Panik vergrösserte und die Krisis verschlimmerte. Zudem war durch den scandalösen Vorgang in der Actionärversammlung der „Neuen Zürcher Zeitung“ (siehe deren Nro. vom 11. April dieses Jahres) das Hauptorgan zur Vertheidigung der Bahnverwaltung lahmgelegt worden. Um auch diesen Punkt freimüthig zu besprechen, kann man sich allerdings fragen, in welchen Kreisen die officiösen Correspondenzen des genannten Blattes noch Zutrauen geniessen konnten, nachdem mitten durch die Schönmalereien der bereits ausgebrochene Krach einen so hässlichen Riss gemacht hatte. Und welches Zutrauen verdienten in der That Elaborate, die auf dem berühmten Standpunkte: „Und der Herr sah Alles an, was er gemacht hatte, und siehe es war sehr gut“, noch zu einer Zeit standen, in welcher nicht nur die Bekrönung, sondern auch das ganze Fundament des Gebäudes zu wanken begann³⁾?

¹⁾ Es ist unwahrscheinlich, dass das Comptoir d'Escompte irgend einen Versuch gemacht habe, Herrn Coutin der Nordostbahn als Organisator auch nur zu empfehlen; von Aufzwingen konnte im Momente der Anstellung gar keine Rede sein. (Siehe „Eisenbahn“ pag. 143 des laufenden Bandes, Anmerkung unten.)

²⁾ Es wäre sehr zeitgemäss, wenn die „Eisenbahn“ eine ausführliche, unparteiische Darstellung dieses Ueberganges bringen würde, der von ausserordentlich wichtigen prinzipiellen Gesichtspunkten aus beleuchtet werden könnte. Es ist darüber ein ziemlich bedeutendes Material zugänglich. Man beachte übrigens den allgemein schweizerischen Titel: „Société suisse“ und mache sich in der jetzigen Krisis den nöthigen Commentar selbst.

³⁾ Es fällt mir eben eines der allerkrassesten Beispiele wieder vor Augen, wie selbst die berechtigtste Kritik, wenn sie von einem politischen Gegner kam, hochmüthig abgelehnt wurde. Der „Landbote“ tadelte gelegentlich,

In dem vom Verwaltungsrathe aufgestellten Reorganisationsprogramme ist die Mitwirkung des Bundesrathes zur Anstrengung einer Vereinbarung betreffs Verschiebung der Bauverpflichtungen vorgesehen worden und in den Protocollen der „Conferenz betreffend die Bauverpflichtungen der Nordostbahn“ liegt nun das Ergebniss der dahin zielenden Unterhandlungen vor. Man entnimmt denselben den redlichen Eifer der Nordostbahn sowie des Bundesrathes, resp. seines Vertreters, den Ruin der jetzigen Bahngesellschaft zu verhüten, da derselbe ein Landesunglück sei, welches in letzter Instanz auch diejenigen schädige, welche zu schroff auf ihrem Schein bestehen. Auch von der Mehrzahl der vertretenen Comités wird diese Ansicht getheilt und in so weit ist der Eindruck, den die Protocolle hinterlassen, der, dass eine versöhnliche und patriotische Stimmung obgewaltet habe.

Nur eine Ausnahme findet sich. Es scheint, als ob man einem der vertretenen Comités das runde Zugeständniss, bei Uebernahme der Bauverpflichtung einen grossen politischen und finanziellen Fehler begangen zu haben, nur mit Widerstreben gegeben und in etwas gereizter, fast drohender Sprache die Unterhandlungen geführt habe, die eine Entlastung bezweckten, während auf der andern Seite das betreffende Comité von Anfang an am aller unnachsichtlichsten gestimmt war (man vergleiche die Protocolle der dritten und vierten Sitzung). Und gerade für diesen Fall war eine Verständigung am nothwendigsten, da ja die Nordostbahn seiner Zeit den lästigen Vertrag aus freien Stücken unterzeichnet hatte, andererseits das Comité insofern auf einem wackeligen Rechtsboden steht, als nach Artikel 1 des Vertrages es jetzt schon in der Macht des Bundesrathes liegt, die Ausführung illusorisch zu machen. (Der Bundesrath hat sich allerdings durch Genehmigung des Finanzausweises einigermaßen die Hände gebunden.) Da bleibt doch gewiss nur das eine übrig, sich ohne Prozess zu verständigen, weil durch Anhebung desselben beide Theile verlieren werden*).

Denn gelingt die Vereinbarung nicht, so ist die Liquidation der Unternehmung unvermeidlich. Nun sind aber die Uebernahmeverträge für die neuen Linien kaum derart, dass dem Ersteigerer der Nordostbahn auf der Gant die Verpflichtung aufzubürden ist, diese Linien auszuführen in der Art, wie seiner Zeit bei der Versteigerung der Ligne d'Italie die Bedingung gestellt wurde, dass der Erwerber die Strecke Siders-Leuk binnen einer gegebenen Frist zu erbauen habe. Es würden also nur Entschädigungsansprüche in Betracht fallen, von deren Höhe und deren effectivem Werthe im gegenwärtigen Momente Niemand eine klare Vorstellung haben kann.

Es ist ein charakteristisches Zeichen des Eisenbahn-deliriums, in welchem wir uns befanden, dass Engagements, die in viele Millionen sich belaufen, eingegangen werden konnten, ohne dass die rechtlichen Folgen von der einen und der andern Seite hinreichend erwogen wurden. Ich erblicke in diesem Umstande eine neue Mahnung nach allen Seiten hin, jetzt einig vorzugehen und den gemeinschaftlich angerichteten Schaden auch gemeinschaftlich wieder möglichst gut zu machen.

Das Finanzprogramm der Actionärcommission (Seite 37 etc. ihres Berichtes) beruht auf der fundamentalen Voraussetzung, dass es gelinge, die Bauverpflichtungen abzuschütteln, resp. zu verschieben. Es findet auch dann die Situation schlimm genug, und meint nur durch Verpfändung der Bahn zu Gunsten der bisherigen Obligationäre und eines neuen Anleihe die zur Deckung der laufenden Schulden nöthigen Gelder aufbringen zu können.

Die Art, wie durch Verwendung des „berechneten“ Reinertrags zur Ausgabe von Antheilscheinen auf neue Stammactien das Verhältniss vom Obligationencapital zum Actiencapital zu einem normalen gemacht werden soll, ist ganz plausibel. Aber

dass die Unterstützungscasse der Nordostbahn Actien der eigenen Unternehmung gekauft hatte. (Die Gesetzgebung hätte geradezu die Pflicht, dies zur Unmöglichkeit zu machen.) Darauf brachte die „Neue Zürcher Zeitung“ vom 14. August 1876 eine Erwiderung, die den leichtsinnigen Vorgang der Cassaverwaltung noch als einen Geniestreich darzustellen suchte.

* Der „Landbote“ vom 17. Juni bringt die Notiz, dass die Plenarconferenz der rechtmässigen Seebahn die Verhandlungen mit der Nordostbahn vorläufig abgebrochen habe.

abgesehen davon, dass es verschiedene „richtige“ Arten der Berechnung der Dividende gibt, wäre zunächst zu bemerken, dass derartige Papierdividenden zwar im Anfang ganz gerne angenommen würden, hingegen bei unerwarteter Verzögerung der Wiederaufnahme der Baarzahlung nahe werthlos würden und in letzter Instanz sich in ein reines Spielpapier verwandelten. Wenn dann dafür ein wirklicher Werth sich wieder einfände, so würde es sich zeigen, dass ein paar glückliche Speculanten den ganzen Profit in die Tasche gesteckt hätten.

Auch liegt der vorgeschlagenen Operation die Meinung zu Grunde, dass das in der Nordostbahn steckende Obligationen- und Actiencapital dem Nominalwerthe nach dem effectiven Werth des Unternehmens gleich sei, also eine Uebertragung aus dem Obligationenconto in den Actienconto von wesentlichem Nutzen sei. Die öffentliche Meinung beschäftigt sich aber bereits mit der Frage, wie weit die Bahn überhaupt im Stande sein werde, ein vorläufig doch in Aussicht genommenes erhöhtes Obligationencapital von ungefähr 150 Millionen zu verzinsen, während es ihr im Grunde gleichgültig sein kann, ob sich die Actionäre an familie die Freude einer Scheindividende machen wollen.

Mit einem Worte, die Vermehrung des Actiencapitals hat nur dann einen Sinn, wenn sie auf Grundlage einer bestimmten geleisteten Einzahlung erfolgt.

Aber vor Allem aus bleibt das Finanzprogramm die Antwort auf die Frage schuldig: Ist es durch Bestellung eines Pfandrechtes möglich, das zum Gelingen einer neuen Obligationenemission von 40—50 Millionen nöthige Vertrauen des Geldmarktes zu gewinnen — und wenn es nicht möglich ist, was soll geschehen?

Die erbittertsten unter den Gegnern der Nordostbahn und ihrer gegenwärtigen Verwaltung haben allerdings eine Antwort; sie lautet: Insolvenzerklärung und Concurs. Das Actiencapital und ein Theil des Obligationencapitals werden abgeschrieben und auf den Trümmern der alten unsoliden Gesellschaft erblüht eine neue, auf besserer Grundlage. Dabei wird nur Eines vergessen: Die Rathgeber dieser Richtung wollen durch ein Falliment den Einfluss der Pariser Geldinstitute brechen — und gerade das Umgekehrte wird der Erfolg sein. Die Insolvenzerklärung wird ein bedeutendes Sinken des Obligationencurses nach sich ziehen und da das Comptoir d'Escompte auch jetzt noch Vertrauen in eine gewisse Rentabilität der Bahn hat, so wird es zu den bereits in seinem Besitze befindlichen fünfzig noch eine stattliche Anzahl anderer Millionen des Obligationencapitals sich zu verschaffen wissen, d. h. die Nordostbahn kommt gänzlich in seine Hände.

Wenn auch der Bund in diesem Falle bei Berathung über die Concessionsübertragung sichernde Bestimmungen im Interesse der Unabhängigkeit des Landes treffen möchte, so wird es doch nicht gelingen, den Einfluss des fremden Geldes durchaus unschädlich zu machen. Und gerade Herr Coutin, der unter zweifelhaftem Titel die Leitung des Unternehmens in die Hand genommen hat, würde gewiss im Nothfall die Zügel so fest halten, dass es selbst dem Bundesrathe nicht gelingen könnte, ihn aus dem Sattel zu heben. Wenn die Nachricht sich bestätigt, dass über die Frage des weitem Vorgehens zwischen den theiligten schweizerischen Instituten und den eigentlichen Pariser Banquiers Meinungsverschiedenheiten in dem Sinne bestehen sollen, dass die erstern geneigt sind, Milde und Schonung zu üben, während die letztern auf rasche Abwicklung der Geschäfte dringen, so werden bei drohendem Zusammensturz sicher die letztern mit ihrer rücksichtslosen Entschiedenheit die Oberhand behalten. Wenn in einem solchen Momente die Obligationäre durch ihr Drängen zur Catastrophe sich zu Mitschuldigen machen würden, in der Hoffnung, wenigstens einen Theil ihres Guthabens zu retten, so würden sie dem Manne zu vergleichen sein, der im kalten Winter, weil es ihm an Brennmaterial fehlte, sein Haus anzündete.

Von den schwebenden eidgenössischen Tagesfragen der Eisenbahnpolitik: Betriebsübernahme oder Rückkauf durch den Bund, wird keine so rasch abgewickelt werden, dass ihre Lösung die gegenwärtige Krisis der Nordostbahn zu heben im Stande wäre. Bevor die Aerzte auf dem Platze erscheinen und über die Krankheit und die einzu-

schlagende Behandlung einig werden, kann der Patient längst gestorben sein. Ich will trotzdem kurz bemerken, dass mir, abgesehen von dem vorliegenden Falle, für die nächste Zeit weder die eine noch die andere der beiden vorgeschlagenen Curen ausführbar scheint.

Was zunächst die Uebernahme des Betriebes durch den Bund anbetrifft, so werden nach dem Grundsatz: „Wer bezahlt, befiehlt auch“ die Besitzer der Bahnen sich ein bedeutendes Gewicht in der Verwaltung vorbehalten wollen. Das Endresultat wird sein, dass im Streitfalle die entgegenstehenden Interessen sich vereinigen, um eine Reihe unerträglicher Lasten dem Bunde aufzuheben. Bis z. B. die von Herrn Zschokke auf Seite 31 seiner Brochure citirte Vertheilung des Güterverkehrs auf der Strecke Baden-Zofingen zwischen Nordostbahn und Nationalbahn unter Vermittlung des Bundes zu Stande käme, würden sich die beiden Verwaltungen (oder haben sie es gar schon gethan?) längst auf einen billigen Vergleich geeinigt haben.

Der Rückkauf ist eine principiellere Lösung; aber nur das Studium, auf welcher Basis er einst stattzufinden habe, wie die finanziellen u. mehr noch die politischen ihm entgegenstehenden Schwierigkeiten auf friedlichem Wege zu überwinden seien, wird lange Jahre in Anspruch nehmen. Mir scheint es nicht unmöglich (um einem revolutionären Gedanken Ausdruck zu geben), dass er vielleicht vorher schon in einer grossen socialen und politischen Krisis kommt, in einer Krisis, die ich nicht wünsche, die aber namentlich im Falle eines allgemeineren europäischen Krieges, doch ganz unerwartet hereinbrechen könnte. In einem solchen Momente kann es möglich werden, dass die Staatsgewalt im Interesse ihrer eigenen Unabhängigkeit die Hand über sämtliche Bahnen ausstreckt, die Concessionen zerreisst und den Rückkauf unter Bedingungen erzwingt, die sie selbst vorschreibt. Und so wie man seiner Zeit trotz Aller versuchter diplomatischer Interventionen die Klöster aufgehoben und die Jesuiten weggejagt hat, wird man, wenn wirklich die zwingende Noth und nicht bloss die an die Wand gemalte an uns herantritt, mit dem schädlichen Einflusse der fremden Capitalien und der fremden Generaldirectoren wohl auch fertig werden.

(Schluss folgt.)

Erklärung.

Un nouveau procédé de mouture.

Die in Nr. 20 der „Eisenbahn“ erwähnte Erfindung, mit der man sich in Frankreich zu beschäftigen beginnt, und die eine Umwälzung der Müllerei zu bedingen scheint, ist schon einige Jahre alt, indem im Ausland sowohl als auch in der Schweiz selbst diese Schleudermühlen, wie man sie nennen könnte (sie haben den Namen *Desintegratoren*), schon eingeführt sind. Die Anwendung ist übrigens eine mit den Mühl- oder Walzenstühlen combinirte, indem das Mahlgut von der Kernputzerei auf den „Schrotwalzenstuhl“ kommt und von da erst dem Desintegrator zugeführt wird. Zwei Durchgänge ergeben nun ein ausgezeichnetes weisses Product.

Die Maschinenfabrik Martini, Tanner & Comp. in Frauenfeld hat Desintegratoren von 1,200^m Scheibendurchmesser construiert, die mit 400 bis 500 Touren günstige Resultate ergaben.

Die Schrot- und Feinwalzenstühle, welche diese Firma mit Hartgusswalzen liefert, färben das Mehl nicht und sind insofern den Porzellanwalzen überlegen, als sie keinen Zufällen mit Walzensprüngen unterworfen sind.

Auch Ganz in Ofen macht seine Walzen in Hartguss.

Bl.

Vereinsnachrichten.

Baslerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Dem in der Delegirten-Versammlung vom 26. März von dem Central-Comité geäusserten Wunsch entsprechend, es möge die hiesige Section sich thunlichst bald über die Concurrenz- und Honorarfrage schlüssig machen, wurde unterm 6. April eine Special-Commission, bestehend aus den Herren

Architect Stehlin
„ Vischer
„ Kelterborn

mit dem Auftrage ernannt, einen bezüglichen Vorschlag auszuarbeiten.

Der Bericht dieser Special-Commission wurde in der Vorstandssitzung vom 22. Mai entgegengenommen und mit einigen kleinen Modificationen zur Vorlage an den Verein genehmigt.

In seiner Sitzung vom 12. Juni hat dieser dem Entwurf unter der bestimmten Voraussetzung beigegeben, dass derselbe bloss als Vorschlag der hiesigen Section, beziehungsweise als Instruction für die diesseitigen Delegirten zur Berner Conferenz anzusehen sei.

Der Vorschlag lautet:

Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen.

Um den Bauherren, wie den sich betheiligenden Baukünstlern eine Garantie für den Erfolg eines öffentlichen Concurrenzverfahrens zu bieten, ist die allgemeine Durchführung folgender Grundsätze erforderlich:

§ 1.

Unter den Preisrichtern müssen Fachmänner vorwiegend vertreten sein.

§ 2.

Die Richter sind im Programm zu nennen. Sie müssen dasselbe vor der Veröffentlichung gebilligt und sich zur Annahme des Richteramtes bereit erklärt haben.

§ 3.

Die Annahme des Richteramtes bedingt Verzichtleistung auf jede directe und indirecte Preisbewerbung und Betheiligung an der Ausführung des betreffenden Baues.

§ 4.

Das Programm darf an Zeichnungen und Berechnungen nicht mehr verlangen, als die klare Darlegung des Entwurfes einschliesslich der Construction erfordert und muss die Massstäbe für die Zeichnungen genau vorschreiben. Für grössere Gebäude ist in der Regel der Masstab 1:200 anzunehmen.

§ 5.

Es ist im Programm deutlich zu sagen, ob auf die Einhaltung einer bestimmten Bausumme das massgebende Hauptgewicht gelegt wird, so dass alle Pläne, welche dieselbe überschreiten, von der Concurrenz auszuschliessen sind, oder ob die genannte Bausumme nur als ungefährer Anhaltspunkt dienen soll, in welchem Falle den Concurrenten ein freier Spielraum ausdrücklich vorbehalten bleibt.

§ 6.

Im Allgemeinen darf die Ausschliessung eines Entwurfs von der Preisvertheilung nur stattfinden:

- a) in Folge nicht rechtzeitiger Einlieferung;
- b) in Folge wesentlicher Abweichung von dem Programm.

§ 7.

Soweit concurrenzfähige Arbeiten vorhanden sind, müssen die ausgesetzten Preise unter allen Umständen an die relativ besten Entwürfe vertheilt werden.

§ 8.

Sämtliche eingelieferten Arbeiten sind mindestens zwei Wochen lang öffentlich auszustellen. Die Beurtheilung derselben von Seiten der Preisrichter, sowie die Entscheidung der Concurrenz sind öffentlich mitzuthellen.

§ 9.

Die preisgekrönten Entwürfe sind nur insofern Eigenthum des Preisausschreibers respective des Bauherrn, als sie für die betreffende Ausführung benützt werden. Das geistige Eigenthum bleibt dem Verfasser.

§ 10.

Der erste Preis muss mindestens dem Honorar entsprechen, welches in der Norm zur Berechnung des Honorars für eine derartige Arbeit festgestellt ist.

(Die Norm zur Berechnung des Honorars für architectonischen Arbeiten folgt in nächster Nummer.)

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gothar Tunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 30,3 ^m, Airola 17,0 ^m, Total 47,3 ^m, mithin durchschnittlich per Tag 6,75 ^m.

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 7. Juni.

Kupfer.	
Australisch (Walleroo)	Fr. 1925,00 —
Best englisch in Zungen	„ 1862,50—1887,50
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 2025,00—2100,00
Zinn.	
Holländisch (Banca)	Fr. — —
Englisch in Zungen	„ 1812,50—1825,00
Blei.	
Spanisch	Fr. 506,25— 512,50
Zink.	
Englisch in Tafeln	Fr. 593,75— 618,75

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.