

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 2

Artikel: De l'institution des concours en architecture
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4716>

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: 23.02.2026

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

stellung der Züge gemäss den hierüber bestehenden besondern Vorschriften. Den Wagenwärtern liegt ferner ob: das Schmieren der Wagen nach Bedarf, die Reinigung derselben, die Beleuchtung sowie die Heizung der Personenwagen.

Dieser schwierige Dienst sowol der Wagenwärter als der Bahnwärter wird noch dadurch verantwortungsvoller gemacht, dass die Bestimmungen über die Arbeitszeit derselben sehr drückend sind. Den Wagenwärtern kann eine bestimmte Arbeitszeit nicht vorgeschrieben werden. Sie beginnt in der Regel mindestens 1/2 Stunde vor der Abfahrt des ersten Bahnzuges am Morgen, spätestens aber um 6 Uhr früh und endigt nach der Abfahrt oder nach dem Eintreffen des letzten Bahnzuges am Abend. Auf den Hauptstationen findet hinsichtlich des Früh- und Spätdienstes so weit möglich ein angemessener Wechsel dieses Personales statt.

Die Bahnwärter können ausserdem nöthigenfalls auch während der Nachtzeit zur Arbeit angehalten werden.

Eine erhöhte Bedeutung erhält die Verantwortlichkeit derjenigen Beamten, welche gleichzeitig dem Expeditions- und Transportdienste und dem Bahnaufsichtsdienste vorstehen: somit der Stations- und Bahnhofvorsteher. Auch hier ein ausserordentlich weites Feld der Verantwortung, die sich jedoch nicht bloss auf die Thätigkeit der eigenen Person, sondern auch auf das dienstliche Gebahren einer oft sehr grossen Anzahl von Untergebenen erstreckt; allein nirgends ist die Grenze der Verantwortlichkeit schwankender, als gerade bei dieser Stufe von Beamten, eben wegen der verschieden bemessenen Anforderungen, welche jene oder diese Verwaltung an die Umsicht dieser Leute stellt. Wie unsicher sind z. B. die Anschauungen über die Frage, inwiefern ein Stationsvorstand für die Stellung der Weichen seiner Station persönlich verantwortlich gemacht, inwiefern von ihm verlangt werden kann, dass er die Signalisirung der Züge, die Besorgung des Dienstes bei denselben während des Aufenthalts auf der Station, die Gepäckexpedition u. s. w. persönlich überwache.

Es liesse sich eine weitläufige Casuistik ausspinnen, welche eine Fülle von Beweisen brächte, wie sehr unsicher und verschieden der Begriff der Verantwortlichkeit sämtlicher Dienstfunctionen ausgelegt wird, wie sehr den Verwaltungen ein freier Spielraum gewährt ist zwischen einer milden und einer überaus schroffen Auffassung. Während vielfach diese Haftung als ein billiges Recht erscheint, muss man sich anderseits oft über die Stirne wundern, mit welcher einzelne Verwaltungen auf diesem selbstverfertigten, von ihnen selbst gehandhabten und in schungsloser Willkür zurecht gelegten Modus der Haftbarmachung des Betriebspersonales pochen.

Das Unfertige der Haftpflicht der Angestellten liegt also darin, dass wir noch keine Rechtsgrundsätze besitzen, welche dieselbe in ihre bestimmten und unumstösslichen Grenzen zurückweisen, dass die Grundsätze des gemeinen Rechtes hier nicht mehr ausreichen, weil die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebsdienstes eine Manigfaltigkeit von neuen Verhältnissen geschaffen, welche jenes noch nicht in sich aufgenommen hat, dass in Folge dessen der Entscheid und die Rechtsprechung in der Hand einer Partei liegt, welche sich die Rechtsnormen schlechterdings selbst schaffen muss, und auch in ihrem Sinne schafft, während die andere Partei, der belangte Angestellte, tatsächlich nie die Macht und die Mittel besitzt, seine Stellung vertheidigen zu können. Ein noch patriarchalischer Rechtszustand, das Recht des Stärkeren! Es fehlt ein unpartheiischer Richter!

Diesen Zustand zu constatiren, dürfte es allmälig an der Zeit sein; allein wir wollen hiebei nicht verbleiben, sondern gleichzeitig untersuchen, wie er zum Bessern geführt werden kann.

Eine erste Aufgabe wird unzweifelhaft durch die Eisenbahnen selbst zu lösen sein, in der Weise, dass die Verwaltungen auf ihre autonome Stellung im Haftungswesen verzichten und für jede Betriebsgruppe schiedsrichterliche Körperschaffen, welche jeweils über die einzelnen Fälle der Haftbarmachung von Angestellten und Beamten berathen und Beschluss fassen. Diese Körper würden je nach dem besonderen Falle theils aus Beamten der Centralverwaltung, theils dejenigen Dienstzweiges zusammengesetzt sein, welchem der betreffende Fall gerade entsprungen ist. Durch eine solche Einrichtung würde ein Doppeltes erreicht: eine grössere Rechtigkeit einerseits und ein tieferes Vertrauen der zur Haftung verurteilten Angestellten in die Urheilssprechung. Es entstünde

ein ähnliches Verhältniss, wie es im Unterstützungswesen bereits meistentheils geltend geworden ist.

Eine zweite Aufgabe dagegen liegt der Gesetzgebung ob. Dieselbe hätte die Grundsätze der Haftpflicht der Eisenbahnangestellten in ähnlicher Weise festzustellen, wie sie die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum bereits normirt hat. Es genügen die Grundsätze des Civilcodex hier keineswegs: es muss ein förmlich neues Recht geschaffen werden.

Das Cautionswesen, welches bisher der Autonomie der einzelnen Gesellschaften überlassen war, soll durch die Gesetzgebung geordnet, dessen Grundsätze allgemein festgestellt und dabei namentlich die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes in volle Berücksichtigung gezogen werden. Während die Haftpflicht bis jetzt nur in der allgemeinsten Form in den Reglementen festgesetzt war, und die Caution allgemein „für getreue und gewissenhafte Erfüllung der obliegenden Verpflichtungen, sowie für das anvertraute Gut Sicherheit leisten“ soll, dürfte die Gesetzgebung sich die Aufgabe auferlegen, etwas näher auf die reiche Casuistik dieser Haftpflicht einzutreten, die natürlichen Grenzen derselben festzustellen und die Ausbeutung des Angestellten durch die Verwaltungen zu verhindern.

Ohne gegenwärtig zu versuchen, die Grundsätze, welche auf diese Weise gewonnen werden sollten, erschöpfend darzustellen, soll immerhin in folgenden Thesen ein Anhalt geboten werden, wie etwa eine Einschränkung der Haftpflicht auf das Mass der Billigkeit gedacht werden müsste:

1. Ein Angestellter kann für einen Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn der letztere die Folge körperlicher oder geistiger Ueberanstrengung und Ausnutzung im Dienste ist;

2. Ein Angestellter kann für einen Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn derselbe die Folge der Zuweisung eines so weiten Geschäftskreises ist, dass dieser von einem sorgfältigen und umsichtigen Angestellten nach gewöhnlicher Annahme nicht bewältigt werden kann;

3. Kein Angestellter kann haftbar gemacht werden für eine Art und Weise von dienstlichen Verrichtungen, welche von Seite übergeordneter Dienststellen wissentlich geduldet ist;

4. Ein Angestellter, welchem Functionen übertragen werden, welche ihrer Natur nach eine längere Uebung erfordern, kann — sofern er diese Functionen in guten Treuen ausübt — für Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn dieselben Folgen mangelnder Uebung oder dienstlicher Unfähigkeit für die betreffende Function sind;

5. Für Dienstfehler, welche lediglich zum Zwecke der Verhinderung eines grösseren Fehlers oder zur Verhütung eines Unfalls begangen worden sind, haftet kein Angestellter, sofern der grössere Fehler oder der Unfall nicht ohne Zuwiderhandeln gegen die Dienstvorschriften verhütet werden konnte.

Indem wir hiemit diese Thesen der öffentlichen Discussion übergeben, behalten wir uns den Commentar zu denselben noch vor.

Zürich, im Januar 1875.

Steinmann-Bucher.

* * *

De l'institution des concours en architecture.

L'institution des concours en architecture, très-ancienne, cherche à se répandre chaque jour davantage. Cette institution favorable à celui qui édifie, autant qu'à l'architecte, répond du reste à la tendance générale de notre époque qui aime la discussion publique de toutes les entreprises grandes ou importantes.

L'usage des concours présente entre autres les résultats suivants :

L'émulation entre concurrents, produisant une grande variation dans l'étude du programme proposé.

La constatation de talents existants ou naissants.

L'extinction du népotisme et l'abolition du monopole en matière d'architecture.

On attend d'un concours qu'il produise sinon la perfection puisqu'il est convenu qu'on ne peut y atteindre, du moins ce que l'époque peut produire de mieux.

S'il arrive souvent que cette attente soit déçue, il faut l'attribuer en grande partie au peu de penchant que manifeste un grand nombre d'architectes pour les concours, tels qu'ils sont souvent présentés.

Il faut donc, si l'on veut que l'excellente institution des concours subsiste et réponde à ce que l'on est en droit d'en

attendre, établir des principes donnant à ceux qui veulent édifier, ainsi qu'aux concurrents, une garantie réelle pour le résultat du concours.

Ces principes pourraient être selon nous les suivants :

1. Les membres du jury chargés du jugement d'un concours doivent en avoir adopté le programme.
2. Le jury doit être composé en majeure partie d'architectes.
3. Le nom des membres composant le jury doit être indiqué au programme.
4. L'équité exige tout naturellement des membres du jury qu'ils ne puissent être en même temps concurrents et qu'ils renoncent d'entrée à toute participation future soit à l'élaboration des plans, soit à l'exécution de l'édifice dont ils jugent les plans de concours.
5. Le programme ne doit jamais exiger des concurrents plus de travail qu'il n'en est nécessaire pour rendre d'une manière claire et compréhensible les projets présentés.
6. Les projets de concours doivent être exposés publiquement au moins 15 jours avant le jugement et rester exposés quelques jours après.
7. Le premier prix d'un concours doit au moins égaler la somme qu'un architecte de renom est en droit d'exiger pour un travail tel que celui qui est demandé par le programme.
8. Autant que possible l'architecte qui a remporté un premier prix dans un concours sera chargé de l'élaboration des plans et de l'exécution de l'édifice.

A l'appui de ces propositions, nous indiquerons rapidement quelques considérations suivantes :

Il arrive quelquefois que les membres d'un jury se trouvent, lors du jugement, en face d'un programme renfermant des dispositions qui leur semblent défectueuses, même inadmissibles.

On comprend l'embarras d'un jury lorsque ce cas se présente, surtout si tel projet qui par exemple s'est écarté du programme dans certaines questions leur paraît mieux répondre au but dans son ensemble.

Plus le programme aura été étudié par le jury en le rédigeant, plus il sera clair et plus le jugement en sera facile.

Il est fort compréhensible, sans qu'il soit besoin d'en indiquer les nombreux motifs, qu'il ne soit point indifférent à un architecte de savoir avant de se décider à participer à un concours, par qui son œuvre sera jugée.

La plupart des programmes demandent aux concurrents beaucoup trop de travaux ordinairement tout-à-fait superflus. C'est ici qu'est, croyons-nous, un des écueils principaux où vient échouer le désir de concourrir qu'auraient bien des architectes.

Je pose d'abord en principe que jamais un projet de concours ne peut être exécuté tel quel sans en remanier les plans.

Ceci est la conséquence forcée du concours qui fait surgir de nouvelles idées et dont différents projets produisent telle ou telle disposition heureuse que l'on aimerait à introduire dans le projet définitif.

Pourquoi donc demander souvent des plans complets, voir même des détails d'exécution. Le concours a pour but de donner les meilleures idées de disposition générale d'un plan et d'agencement des façades; les détails viennent après.

Le concours atteindrait donc bien mieux son but en ne demandant que des esquisses à l'échelle de 1 : 100—1 : 200. On obtiendrait de cette manière un plus grand nombre de projets surtout de la part des architectes qui ont beaucoup de travaux et auxquels le temps manque souvent pour élaborer des projets de concours comme ils sont demandés.

On demande en outre généralement des devis estimatifs détaillés complets.

Je pose de nouveau en fait que pour vérifier consciencieusement et sérieusement un devis, il faut à peu près le même travail que pour l'élaborer, ceci surtout dans un devis de concours, où un grand nombre de concurrents ne connaissent pas exactement les prix de la localité, les usages de toisages, les matériaux, la manière de travailler, etc.; combien en outre donnent à l'élaboration de ce devis tout le temps et le soin nécessaire comme s'il s'agissait d'un devis pour une construction dont les plans sont tout-à-fait arrêtés et les détails discutés point à point avec le constructeur.

Or, quel est le jury qui peut se soumettre à une pareille besogne?

Nous avons entendu souvent exprimer le vœu que l'architecte qui a remporté le premier prix devrait être également chargé de l'exécution.

Nous partageons également cette manière de voir.... en théorie; en pratique cela est radicalement impossible. Il y a tellement de considérations différentes et délicates qui doivent diriger un constructeur dans la remise d'une construction à un architecte, que la plupart de ceux qui édifient, ne consentiraient jamais à se soumettre à une pareille clause. C'est une concession que les architectes doivent faire, car il ne faut cependant pas oublier que le constructeur a décidément le dernier mot à dire et qu'il ne faut pas vouloir trop restreindre ce qui en définitive est son droit.

Ce que nous cherchons en écrivant ces lignes, n'est pas d'atteindre dans la rédaction des programmes de concours, tout ce qui nous paraît désirable, mais seulement ce qui nous paraît indispensable à assurer la garantie de réussite d'un concours, ce n'est pas le maximum, c'est le minimum.

Que l'on ne se trompe du reste point, nous n'avons pas l'intention de vouloir établir des statuts ou règlements ayant force de loi, nos propositions tendent à un compromis entre deux parties, ceux qui édifient d'une part, les concurrents d'autre part. Ce compromis devrait être adopté par les premiers, dans leur intérêt; les seconds devraient prendre l'engagement moral de ne participer à aucun concours qui ne soit établi d'après des principes adoptés.

En deux mots, ce que nous cherchons, c'est donc que les architectes de notre pays s'entendent sur la rédaction d'un exposé de bases de concours à soumettre à ceux qui ont l'intention d'en publier, et qu'une fois admis, les architectes se tiennent autant que possible à l'écart de tout concours dont le programme ne serait pas conforme aux principes adoptés.

Nous appelons la discussion sur cette idée qui n'est pas neuve et qui fonctionne depuis des années en Allemagne avec de très-beaux résultats.

C. A. R.

Nous avons traité le même sujet dans les Nos. 25 et 26 de l'année passée, mais nous espérons être agréables à nos collègues parlant français, en reproduisant l'article ci-dessus dont les principes sont à très peu de chose près ceux émis dans l'article précédent.

Nous prions les sociétés des Architectes et Ingénieurs de bien vouloir nous communiquer les résultats de leurs discussions sur ce sujet.

La Rédaction.

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Bundesrathssitzung vom 7. Januar 1876. — Der Bundesrat hat in Sachen des Conflicts des Gotthardunternehmers Favre mit der Gotthard direction betreffs Rückhaltung der Auszahlung für den Richtungsstellen, immerhin unter Wahrung der Stellung der Gotthard direction dahin entschieden, dass diese Auszahlung theilweise gemacht werden müsse.

Bundesrathssitzung vom 10. Januar 1876. — Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Pferdebahnen im Ct. Genf ist die Fristverlängerung bis 1. Februar bewilligt für die Einreichung der vorschriftmässigen Vorlagen und der Gesellschaftsstatuten, sowie für den Beginn der Arbeiten.

Internationale Ausstellung in Philadelphia 1876. Die von schweizerischen Architekten für die Weltausstellung gelieferten Baupläne über ausgeführte, bedeutende Hochbauten in der Schweiz werden auf Veranlassung des Hrn. Generalemissär, Oberst Rieter, auf eine kurze Zeit vor ihrer Absendung nach Amerika öffentlich im Saale des Kunstmuseums in Winterthur ausgestellt. Die allzu grosse Kürze der Zeit, welche für den angegebenen Zweck verwendet werden konnte, führt freilich nur zu einer bescheidenen Sammlung. Immerhin dürfte es den Fachmännern und dem Publikum nicht unwillkommen sein, auf den Besuch derselben aufmerksam gemacht zu werden. Nach dem 15. d. M. sollen keine Pläne mehr angenommen werden.

Cantone.

Die Regierungen der Cantone Bern und Luzern haben am s. d. Mts. zur Sicherung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Februars nächstthin folgendes Abkommen mit der Jurabahngesellschaft getroffen:

1) Die Jurabahngesellschaft verpflichtet sich zum Fortbetrieb der Linie bis zum genannten Termine.

2) Die Cantone Bern und Luzern verpflichten sich, der Jurabahn gesellschaft zu dem Ende die Summe von Fr. 72,000 zu bezahlen und zwar jeder Canton die Hälfte der Summe.

3) Die Hälfte dieser Summe wird mit Fr. 36,000 bis Ende Januars, die andere Hälfte Ende Februars bezahlt.

4) Sollte die Liquidation der Gesellschaft vor Ablauf des Terms von dritter Seite herbeigeführt werden, so soll es so gehalten sein, dass der Jurabahn in allen Fällen, d. h. auch wenn die Liquidation vor Ende Januars eintreten sollte, der Betrag von Fr. 36,000. — bezahlt wird. Wenn dagegen die Liquidation im Laufe Februars erkannt werden würde, so wird die 2. Hälfte von Fr. 36,000. — marchzählig mit Fr. 1,200. — per Tag bis zum Eintritt der Liquidation bezahlt.

5) Die vertragsmässige Prüfung der Betriebsrechnung wird gegenüber der Jurabahn vorbehalten.