

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

Artikel: Die Krisis der Nordostbahn
Autor: Geiser, C.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5789>

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: 22.02.2026

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

Les seules données comparatives que nous avons ne portent que sur les voitures publiques, postes, omnibus etc.; il est évident que tout moyen de contrôle échappe pour les voitures particulières, et tout porte à croire que, proportions gardées, ils sont bien plus fréquents que pour les services publics; combien de cas pareils restent-ils ignorés, tandis que pour les chemins de fer aucun cas n'échappe à la statistique; aussi pourrait on admettre sans exagération que pour le même nombre de voyageurs ayant fait le même parcours, il y a 30 à 40 chances de plus de perdre la vie en voiture qu'en chemin de fer. Les accidents de chemins de fer sont plus redoutés, ou l'idée erronée que voyager en chemin de fer est plus dangereux que voyager en voiture s'est accréditée généralement, parce que les accidents de chemins de fer, bien moins fréquents, font ordinairement plus de victimes à la fois, et surtout parce qu'ils sont immédiatement portés à la connaissance du public. J. M.

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

(Schluss.)

Die vorangehenden Betrachtungen üben eine so vielfache Kritik aus, dass der Leser auf meine eigenen, die Reconstruction betreffenden Ideen resp. auf diejenigen Anderer, die mir zweckentsprechend scheinen, schon desswegen gespannt sein muss, um auf diese nun seinerseits ein ähnliches Verfahren anzuwenden. Und Anlass genug wird freilich vorhanden sein, da mir eine Reihe von Einwürfen selbst sehr nahe zu liegen scheinen, während ohne Zweifel eine Reihe noch treffenderer, von anderer Seite kommend, nicht ausbleiben werden. Ich erlaube mir trotzdem, zu einer Prüfung dieser Vorschläge einzuladen.

Da auf den Curs der Nordostbahnpapiere nicht nur die geringen Aussichten auf künftige Dividenden drücken, sondern auf der Unternehmung wesentlich ein Misstrauen lastet, das in dem mangelnden Einblick in ihren gegenwärtigen Stand wurzelt, so wird es sich in erster Linie darum handeln, soweit diess überhaupt möglich ist, die gegenwärtige Lage der Gesellschaft klar darzustellen.

Da ein solcher Status, namentlich wenn er günstiger ausfallen sollte (woran ich nicht zweifle) als ihn das grosse Publikum vermuthet, zugleich als Anhaltspunkt dafür dienen muss, ein zu erhebendes grösseres Anleihen dem Geldmarkte annehmbar zu machen, so darf er weder von der Direction, noch von dem Verwaltungsrathe, noch von einer Actionärcommission verfasst oder inspirirt sein. Denn ein aus diesen Kreisen stammendes Elaborat — es möchte noch so gewissenhaft und unparteiisch sein — würde das nöthige Zutrauen der Capitalisten nicht in ausreichendem Masse geniessen.

Auch Direction, Verwaltungsrath und höhere Angestellte müssen eine derartige Expertise wünschen. Denn wenn auch den gegen diese Männer geschleuderten persönlichen Verdächtigungen auf die Dauer Niemand Glauben schenken wird, so lastet auf ihrer amtlichen Thätigkeit im gegenwärtigen Momente eine Verantwortlichkeit, die sobald als möglich erleichtert werden muss, wenn nicht das Institut im Ganzen einen unberechenbaren Schaden erleiden soll. Dass eine Actionärversammlung (die ja zum Theil Mitschuldige an der jetzigen trüben Situation ist) oder eine von ihr bestellte Commission nicht der geeignete Richter sein kann, leuchtet unmittelbar ein*). Zudem darf man wohl als ziemlich sicher annehmen, dass eine unbefangene Untersuchung in einer ganzen Reihe von Differenzpunkten zur Rechtfertigung der Gesellschaftsorgane dienen wird.

Die Actionärversammlung vom künftigen 30. Juni mag also immerhin in Erledigung der Nr. 4 ihrer Tractandenliste eine

*) Die Naivität, mit welcher seiner Zeit in den der Nordostbahn affiliirten Zeitungen (namentlich den kleinern) aus der einzigen Thatsache der hohen Dividende die unvergleichliche Ueberlegenheit der Verwaltung über alle andern abgeleitet wurde, rächt sich jetzt schwer. In der nämlichen ungerechtfertigten Art wird aus der umgekehrten Thatsache der entsprechende Schluss gezogen, besonders von den Actionären, die ein göttliches Recht auf immer steigenden Gewinn zu haben glaubten.

Commission wählen, welche ihr die Berichte der Direction und der Verwaltung zu begutachten haben wird. Sie beschliesse aber zugleich: es seien die Regierungen der Cantone Zürich, Aargau, Thurgau, Schaffhausen, sowie der Stadtrath von Zürich zu ersuchen, je einen sachverständigen Vertrauensmann zu bezeichnen; diese Vertrauensmänner haben mit zwei vom Bundesrath zu wählenden Abgeordneten zusammenzutreten und die Aufnahme einer vollständigen Untersuchung zu veranlassen.

Es wird wohl möglich sein, einen Techniker ersten Ranges zu finden, der das ganze Getriebe einer Eisenbahnverwaltung: Bahnbau, Betrieb, Administration, Finanzen vollständig zu überblicken im Stande ist, und der sich zur Uebernahme einer Expertise bereit erklärt. Es wäre dann Sache der Abgeordneten, ihm das vollständige Material in einer Weise zu verschaffen, die der Unparteilichkeit seiner Darstellung in keiner Weise zu nahe tritt.

Ein derartiges Gutachten, das auf unbedingte Zuverlässigkeit Anspruch machen könnte, insofern es ja keinem zweifelhaften Nebenzwecke zu dienen hat, würde vielleicht nicht nur die bis jetzt vorgeschlagenen Reformen einer Kritik unterwerfen, sondern auch neue Vorschläge bringen und begründen. Auf jeden Fall würden durch dasselbe die öffentliche Meinung beruhigt, allfällige Meinungsverschiedenheiten zwischen den Leitern der Unternehmung ausgeglichen und vor Allem aus der Boden geschaffen, auf welchem ein definitiver Wiederaufbau möglich wäre.

Die Abgeordneten würden auch bei Bereinigung der Beziehungen zur rechtsufrigen Seebahn, die wie ein Dorn im Fusse der Nordostbahn zu stecken scheint, behülflich sein können; immer dringender muss man eine Erledigung dieses Punktes auf Grundlage freundschaftlicher Verständigung verlangen. Ich glaube kaum, dass die Motion betreffend Rückgabe der Conzession an die Bundesbehörden einer versöhnlichen Stimmung Vorschub leisten will, während es für die ganze Nordostbahnunternehmung gerade im jetzigen Momente von der grössten Wichtigkeit ist, nicht eine ganze Landesgegend zu erbittern oder wenigstens unmuthig und apathisch zu stimmen.

Der grösste Dienst aber, welcher von einer Delegirtencommission geleistet werden kann, ist die Mitwirkung bei der finanziellen Reconstruction. Ob die Actionärversammlung im Stande sein wird, eine Lösung zu finden, die nur die Actionäre belastet, und doch eine Gewähr für die Stabilität des Obligationencapitals bietet, ist mir unwahrscheinlich. Zudem legt die gewährte Verschiebung der Bauverpflichtungen den Actionären nahe, nicht rücksichtslos für sich allein den gewordenen Vortheil auszubeuten. Hat man einmal die Parole von dem Landesunglück, von den geschädigten Wittwen und Waisen ausgegeben, so ziehe man daraus auch die Konsequenzen, d. h. man lege den Entscheid darüber, wie Abhülfe zu schaffen sei, wenigstens theilweise in die Hand der Behörden, denen es in erster Linie zukommt, das Wohl des Landes und das Wohl der Wittwen und Waisen zu wahren.

Oder glaubt man, dass dadurch, dass die Actionäre für sich selbst am besten sorgen werden, auch für das allgemeine Wohl am ausgiebigsten gesorgt sei? Wer sind diese Actionäre heute? Wer werden sie morgen sein? Kein Mensch weiss es, denn eine der unglücklichsten Folgen der jetzigen Krisis besteht darin, dass der heftige Cursrückschlag eine vollständige Aenderung des Besitzstandes nach sich zog. Während bis jetzt an der Actionärversammlung die einheimischen, wohlbekannten Actienbesitzer den Ausschlag gaben, kann es wohl eintreten, dass am kommenden 30. Juni die Stimmabgabe von ganz anderer Seite geleitet wird. Wie es in den kommenden Jahren sich machen wird, ist gar nicht vorzusagen. Gerade in kritischen Zeiten wechselt die Physiognomie einer solchen Versammlung so häufig, dass an eine wirkliche Verantwortlichkeit derselben nicht zu denken ist, es dürfen also dauernde Interessen nicht ausschliesslich an so ephemere Zusammenkünfte geknüpft werden*).

*) In Rücksicht auf ähnliche Erfahrungen wurde s. Z. (unmittelbar nach

Aber nun die Hauptsache: die Geldbeschaffung. Mir scheint nichts anderes möglich, als die 100 000 Obligationen à 500 Fr., welche sich in den Händen des Comptoir d'Escompte befinden, zu möglichst vortheilhaften Bedingungen auf den Markt zu bringen, damit die bis jetzt mit 7½/o zu verzinsenden Vorschüsse aus dem Erlös zurückbezahlt werden können. Die Schwierigkeit wird sein, Abnehmer zu finden, denn trotz dem in Aussicht gestellten Pfandrecht für alle bisherigen Obligationen und dieses neue Anlehen ist, wie bereits früher bemerkt, die Wahrscheinlichkeit nicht gross, dass ein grosser Zudrang zu den Zeichnungsstellen sich bemerkbar machen werde. Es müssen also ausserordentliche Massregeln ergriffen werden.

Es scheint nur billig, dass die vom Comptoir d'Escompte zusammengebrachte Gruppe von Bankhäusern, namentlich soweit sie in der deutschen Schweiz domicilirt sind, einen Theil der Obligationen fest übernehme. Im Fernern läge es im Interesse der übrigen Obligationäre, ebenfalls bei dem neuen Anleihen sich zu betheiligen, durch dessen Realisirung ja die Liquidation und damit eine Schädigung der ältern Titel abgewendet werden muss. Für den Rest sollten die an der Bahn liegenden grössern Gemeindewesen eine Zinsengarantie übernehmen, die es möglich machte, für diesen Theil der Obligationen zu anständigen Preisen Käufer zu finden.

Ueber die Art der Repartition Vorschläge zu machen, ist jetzt fast unmöglich, die nachfolgenden Zahlen werden also nur genannt, um an einem Beispiel die Sache zu erläutern. Nehmen wir an, es seien vorläufig 40 Millionen auszugeben, von denen die betheiligten Institute, sowie die bisherigen Obligationäre zusammen die Hälfte fest übernehmen, so wäre die Zinsengarantie für 20 Millionen zu leisten. Erwägt man nun, dass an den Linien der Nordostbahn die Städte Zürich, Schaffhausen, Aarau, Frauenfeld, (von Winterthur muss man aus bekannten Gründen wohl absehen), sowie eine stattliche Zahl reicher blühender Ortschaften liegen (man denke nur an das linke Seeufer), so scheint es nicht unmöglich, eine Vertheilung jener Summe zu finden, die auch in einem unvorhergesehenen Nothfall nicht zu schwer drückt.

Was für die Gewährung dieser Garantie spricht, sind zunächst allgemeine Gründe. Alle die genannten Gemeindewesen sind durch die Eisenbahn mächtig belebt und gefördert worden. Das Capital, welches die am Stammbahn liegenden Ortschaften, sei es direct, sei es durch die Betheiligung der Privaten, bei der N. O. B. angelegt haben, hat sich eine lange Reihe von Jahren hindurch reichlich verzinst und dadurch dem Staate und den Gemeinden grosse Steuerbeiträge geliefert. Jetzt ist der Moment gekommen, wo dem schwer bedrohten Unternehmen durch Hebung seines Kredites, also nicht einmal durch directe Unterstützung, eine sehr wichtige Hülfe geleistet werden kann. Und diese Hülfe kommt nicht nur der Bahn an sich zu gute; in allen diesen Orten liegen grosse Summen in Nordostbahnpapieren (namentlich in Obligationen), so dass durch den mit einer Liquidation verbundenen Werthrückgang der Papiere geradezu der Wohlstand der ganzen Landesgegend schwer geschädigt würde. Erhält man das Unternehmen, so sind auch alle die bedrohten Vermögen wieder auf eine sicherere Grundlage gestellt.

Nimmt man hinzu, dass die Nordostbahn durch ihre Bahnanlagen, durch die Art ihrer Administration, durch ihren Betrieb, durch ihre Taxen vielfach Beweise geleistet hat (man behauptet sogar: nur zu viele), dass sie auch finanzielle Einbussen nicht scheut um den Ansprüchen des Verkehrs zu genügen, so liegt darin noch ein specieller Grund, die jetzige Organisation nicht untergehen zu lassen. Gerade Diejenigen, die immer über die fremden „Blutsauger“ lästern, und uns den Betrieb der Westbahnen als abschreckendes Beispiel für den in Aussicht stehenden Betrieb der Nordostbahn aufstellen, sollten in der Gemeindegarantie das Mittel erblicken, einen Einfluss zu gewinnen, der solche Zustände zu verhindern im Stande ist. Denn das ist klar, dass wenn man Anforderungen an die Bahnverwaltung stellen will, im jetzigen Momente auch Opfer dafür zu bringen sind.

dem Krache) in den Kreisen des deutschen Reichstages der Gedanke erwogen, grössere Actionärversammlungen durch einen Regierungscommissär präsidiren zu lassen.

Aber, wird man einwenden, Zinsengarantie ist ebenso viel wie directe Geldunterstützung, nur noch schlimmer, weil man den Umfang der eingegangenen Verpflichtungen nicht überblicken kann. Dagegen ist zu erinnern, dass die Bahn gebaut ist, also nicht erst auf precäre Voranschläge zu basiren ist und ferner, dass die betreffende Summe in ein erstes Pfandrecht tritt, in welches ohne Einwilligung der Gemeinden keine spätern Obligationen eintreten dürfen als solche, welche in Ersetzung von andern ausgegeben werden, welche diesen Vorzug ebenfalls genossen. Man kann hiezu die Bedingung fügen, dass der Reinertrag bis zum Jahre 1885 (mit welchem die Moratorien erlöschen) ausschliesslich zur Amortisation eines entsprechenden Theils der garantirten Obligationen verwendet werde. Eine weitere Sicherheit würde darin liegen, dass die proponirte Delegirtencommission Jahr für Jahr von dem Stand der Unternehmung Einsicht nähme*). Es werden sich gewiss Mittel und Wege finden lassen, diesen Gedanken wenigstens bis zu dem Punkte durchzuführen, von welchem an den Pariser Banquiers die Klugheit gebietet, nachgiebig zu werden und eine Zinsreduction eintreten zu lassen. Mit blossen Worten und beschimpfenden Redensarten wird nichts erreicht; dadurch wird namentlich Art. 2 des Vertrages nicht aufgehoben — auf Grund wirklicher Anerbietungen aber, welche beweisen, dass man der Bahn im eigenen Lande ein wirkliches Interesse und Wohlwollen entgegenbringt, ist vielleicht ein Resultat zu erzielen.

Eine zweite Massregel wäre ebenfalls wünschenswerth, ob schon ich an der Möglichkeit der Durchführung im jetzigen Moment zweifle: Die Einlösung der Prioritätsactien. Wenn sich das Unternehmen wieder aufrafft, so wird eine Zeit kommen, in welcher sich alle Werthschwankungen der 200 Millionen, die in der Nordostbahn liegen, in den 11 Millionen der Prioritätsactien (also etwa in 20facher Vergrösserung) abspielen. Diess würde sich vermeiden lassen, indem man jede Prioritätsactie gegen eine Stammactie und eine ungefähr der heutigen Cursdifferenz entsprechende Obligation ersten Ranges austauschte. Damit wäre die Schädigung, welche die Stammpapiere durch Ausgabe von Prioritätspapieren erleiden und die immer eine Ungerechtigkeit ist, wenigstens zum Theil abgewendet.

* * *

Weitere Bemerkungen und Wünsche, die ich gerne zur Sprache bringen möchte, lassen sich wohl am besten von einem allgemeinem Gesichtspunkte aus behandeln, der sich nicht nur auf die Nordostbahn, sondern auf das gesammte schweizerische Eisenbahnwesen bezieht.

Die vielen Vortheile, die unser kleines Land vor den Grossstaaten Europa's auszeichnen, die Selbstverwaltung in Gemeinde und Canton, die sich auf ein reiches Vereinsleben aufbaut, die allgemeine Betheiligung an öffentlichen Fragen, die Opferfähigkeit in schweren Schicksalsschlägen — sie werden von vielen Nachtheilen und Fehlern verdunkelt. Neben einer gewissen Geringschätzung dessen, was anderswo geleistet wird, macht sich eine Vielwisserei und ein Dilettantismus breit, der auf die Dauer nur schädlich wirken kann: Unsere Kaufleute sind grosse Militärs, unsere Pfarrer machen Zeitungsartikel und Gedichte, ein Professor der Mathematik schreibt über die Nordostbahnkrise und unsere Schulmeister sind nun gar wahre Universalgenies. Wir schätzen den Segen, den die jahrelange angestrengte Arbeit in einer bestimmten Richtung zu verleihen vermag, viel zu wenig; wir mögen nicht den langsamen aber sichern Weg vom Einzelnen zum Allgemeinen gehen, sondern ziehen den bequemern umgekehrten Weg vor.

Dies gilt namentlich von Eisenbahngeschäften. Man wird zwar den Staatsmännern, die von Ende der Vierziger- bis Ende der Fünfzigerjahre ihre Kraft und ihre Begabung an die Her-

*) Da über die Art der Rechnungstellung der Nordostbahn mehrfache Bedenken laut geworden sind, so würde es passend sein, wenn das Eisenbahndepartement ein Formular für den Geschäftsbericht aufstellen würde. Die bisherigen Berichte, so fleissig und gewissenhaft sie gearbeitet sind, vernachlässigen, wie mir scheint, zu sehr die Gruppierung nach Hauptdaten. Ich füge aber sofort hinzu, dass ich im Grossen und Ganzen das Princip der Rechnungsführung der Nordostbahn für richtig halte und auch da, wo ich es im Einzelnen anders wünschte, die theilweise Berechtigung der bisherigen Praxis anerkenne.

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 Obergeringeneure 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 grössern 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 Spezialisten 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 Prophezeiungen 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 cujonirt 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 einging 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 1162½ 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‰ entre Gurtellen et Goeschenen, et entre Fiesso et Airolo; 26‰ entre Erstfeld (ou Silenen) et Gurtellen, et entre St-Pellegrino et Fiesso; enfin 27‰ 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‰) 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,