Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 19/20 (1892)

Heft: 19

Artikel: Le Mausolée du duc Charles de Brunswick à Genève et le monument de Vérone

Autor: Viollier, Louis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17407

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: 07.01.2026

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

Nichts ist wirthschaftlich schädlicher als die Ausfertigung schroffer Verbote, auch wenn diese auf Grundlagen fussen, wie jene des österreichischen Handelsministeriums. Der Oeffentlichkeit ist mit solchen Verordnungen schlecht gedient. Was wir brauchen, ist die Erörterung, die Ergründung der Ursachen beängstigender Erscheinung. Aus diesen werden zweifellos Mittel und Wege entspringen, welche es gestatten, das Gute vom Zweifelhaften zu sondern und Unbrauchbares von der Verwendung überall ferne zu halten, wo dies die Wahrung der öffentlichen Sicherheit fordert. Nur auf diesem Wege ist ein Fortschritt und jene Entwickelung möglich, ohne die eine qualitative Vollendung von Erzeugnissen undenkbar ist, welche auf Erfahrungen und menschlicher Geschicklichkeit fussen.

Im Constructionsfache des Eisens ist das Flusseisen ein neuer Emporkömmling, dessen Eigenschaften selbst in Fachkreisen noch ungenügend bekannt und nicht gehörig gewürdigt sind. Kein Wunder daher, dass viele der berufensten Fachleute sich auch heute noch gegen das Flusseisen ablehnend verhalten. Andere verwenden dasselbe mit Misstrauen und einem Gefühl der Unbehaglichkeit, während wieder andere blos Flusseisen bestimmter Herstellungsart zulassen wollen. Dessenungeachtet hat die Anwendung des Flusseisens bedeutende Fortschritte gemacht, und es ist kennzeichnend für die ganze Situation der Flusseisenfrage, dass, während das Thomaseisen für den Brückenbau verboten wird, man in Oesterreich örtlich dasselbe sogar zum Baue von Dampfkesseln mit gutem Erfolge verwendet; während in Deutschland das Thomaseisen seinen Weg nach den Arsenalen der kaiserl. Kriegsmarine, auf die Brückenbauplätze der preuss. Staatsbahnen gefunden, während sich dasselbe in verschiedenen Waggonbauanstalten, Brückenbauanstalten und Maschinenfabriken gut eingeführt hatte, Verhandlungen über die Zulässigkeit des Thomaseisens für Hoch- und Brückenbauzwecke schweben. Auch in der Schweiz war man nahe daran, das Thomaseisen für den Brückenbau auf Eisenbahnen auszuschliessen. Eine bessere Einsicht hat indessen auch bei uns Platz gegriffen; der in Berathung stehende Entwurf der Vorschriften für die Berechnung und Prüfung eiserner Brücken- und Dachstuhlconstructionen sieht für das Flusseisen bestimmte Herstellungsart nicht vor. Das gleiche Verfahren macht sich auch in Deutschland je länger je mehr geltend. Die Ergebnisse der neuesten, im Auftrage der k. u. k. Statthalterei zu Prag auf breiter Basis durchgeführten Untersuchungen des relativen Werthes des Thomas- und Siemens-Martin-Eisens bestätigen die Berechtigung, die Erzeugnisse der wohl organisirten und sachgemäss geleiteten Thomas- und Siemens-Martin-Processe als völlig gleichwerthig anzusehen und zu behandeln.

Dass sich das Siemens-Martin-Eisen in schweizerischen Maschinenfabriken, Dampfkesselschmieden und Constructionswerkstätten einer ansehnlichen Anwendung erfreut, bedarf keiner Erwähnung. Weniger bekannt dürften dagegen die Anwendungsgebiete des Thomaseisens sein. Eine erste Anwendung im grossen Stile fand das Thomas-Flusseisen beim Bau der Pilatusbahn, wo auf unser Gutachten hin die Leitschienen und Zahnstangen in diesem Material und zwar mit tadellosem Erfolge erstellt wurden. Die Abnahme dieser Materialien erfolgte in den Jahren 1886 und 1887 *satzweise* (chargenweise). Die meisten der bisher erstellten, schweiz. Bergbahnen mit Abt'schen oder Riggenbach'schen Zahnstangen sind sammt den zugehörigen Zahneisen, Sätteln und Befestigungswinkeln in Thomaseisen ausgeführt worden, und obschon bei diesen Bahnmaterialien eine satzweise Abnahme nicht stattfand, sind doch Brüche oder sonstige Unzukömmlichkeiten nicht vorgekommen. Gut eingeführt ist das Thomaseisen im Schiffbau, in der Maschinenindustrie und Waggonbau. Flusseiserne Brücken bestehen in der Schweiz noch nicht. Die ersten Brücken dieser Art, und zwar in Thomas-Flusseisen, erhält das zweite Geleis der Nordrampe der Gotthardbahn; andere Bahnen werden bald nachfolgen und binnen kurzer Zeit werden in der Schweiz Flusseisenbrücken in Thomas-Metall im ungefähren Gewichte von 5000 *t* im Betriebe stehen.

Italien ist in der Anwendung des Thomas-Eisens für Zwecke des Brückenbaues uns vorangegangen. Die *Société anonyme von Savigliano* bei Turin hat allein eine grössere Anzahl Flusseisenbrücken erstellt. Laut einem Berichte meines Freundes, des Hrn. *Röthlisberger*, Chefingenieur der Gesellschaft, wurden bis 1890/91 folgende Objecte in Flusseisen (vorwiegend in Thomas-Eisen) zur Ausführung gebracht.

Piazza-Pia-Brücke über den Tiber in Rom	103,5 *m*	Spannwte.
Maddelena-Drehbrücke in Sardinien	2 . 20,0 *m*	„
Militär-Brücken, System Eiffel	22,0 bis 45,0 *m*	„
Tanaro-Brücke auf der Linie Genua-Asti	49,0 — 60,0 — 49,0 *m*	„
Sesia-Brücke, Provinz Novara	7 . 42,0 *m*	„

Der Materialbedarf betrug: 2070 *t*.

Ueber die Erfahrungen beim Verarbeiten des Flusseisens berichtet Hr. *Röthlisberger* wörtlich folgendes:

„Les expériences que nous avons faites pendant la fabrication sont excellentes. Nous avons, soit poinçonné les trous, puis les avons alésés de 1,5 à 2 *mm*, soit percés au foret, sans avoir jamais eu de ruptures de pièces ou de fissures autour des trous. Les pièces ont été coupées à la tranche sans présenter jamais de traces d'altération. Il ne nous est jamais arrivé d'avoir des aciers (Flusseisen mit 4,0—4,8 *t* pro cm^2 Zugfestigkeit) sortant sensiblement des limites de résistance indiquées plus haut".

„Aucune barre ne s'est rompue sous le dressage au marteau" etc. etc.

Le Mausolée du duc Charles de Brunswick à Genève et le monument de Vérone.

I.

Bonino da Campione, architecte et sculpteur lombard, éleva à Vérone dans la seconde moitié du 14me siècle un tombeau magnifique, qui lui fut commandé par Can Signorio della Scala pour lui servir de sépulture après sa mort.

On ne sait presque rien sur Bonino, on ne connaît pas d'autre ouvrage de sa main. Si nous le jugeons par le monument qui nous occupe, il devait être un artiste à imagination brillante plutôt que doué d'un goût sûr. Cette imagination était mise au service d'un prince prodigue et vaniteux et, pour tous deux, le nouveau, la richesse de l'ornementation, l'extraordinaire devaient être l'idéal du beau.

En l'an 1873, mourut à Genève le duc Charles de Brunswick, qui en laissant sa fortune à la ville ordonna qu'il lui fût élevé un mausolée sur le modèle de celui de Can Signorio.

Ainsi fut fait, et l'architecte Franel, chargé des plans et de la construction, termina celle-ci en 1879; le monument fut remis à la ville en Septembre de la même année.

Or en 1880 et 1881 déjà, on remarquait des détériorations à la partie supérieure. Le mal augmenta rapidement. Des experts furent désignés, des réparations importantes exécutées, lesquelles restèrent sans résultat. En 1890, de crainte d'accident, on démolissait la partie supérieure du monument.

Qu'était-il arrivé? d'où venait le mal? Rappelons ici quelques considérations, banales tant elles ont été répétées, mais qui paraissent toujours ignorées lorsque l'on passe de la théorie à la pratique.

Par les quelques temples, qui nous ont été conservés, restes de cette ancienne et superbe civilisation grecque, on peut conclure que le principe fondamental de l'art de l'architecture chez ce peuple consistait à faire ressortir la beauté artistique de la construction même, traitée d'une manière si rationnelle, si pondérée, si naturelle, que les formes qui en sont ressorties ont été dès lors, à juste titre, considérées comme les plus parfaites qu'ait jamais produit l'imagination humaine.

Les Romains, sous l'influence des Etrusques, étaient devenus d'habiles constructeurs, mais leur souffle artistique était moins puissant. Dans leur admiration pour la civilisation grecque, ils voulurent en adopter l'architecture et

cherchèrent à en appliquer les formes à leur système de construction. Mais adoptant les formes ils n'en comprirent pas l'esprit, et l'architecture grecque devint chez eux une décoration et une décoration irraisonnée, qui subsiste encore de nos jours malgré ses innombrables transformations.

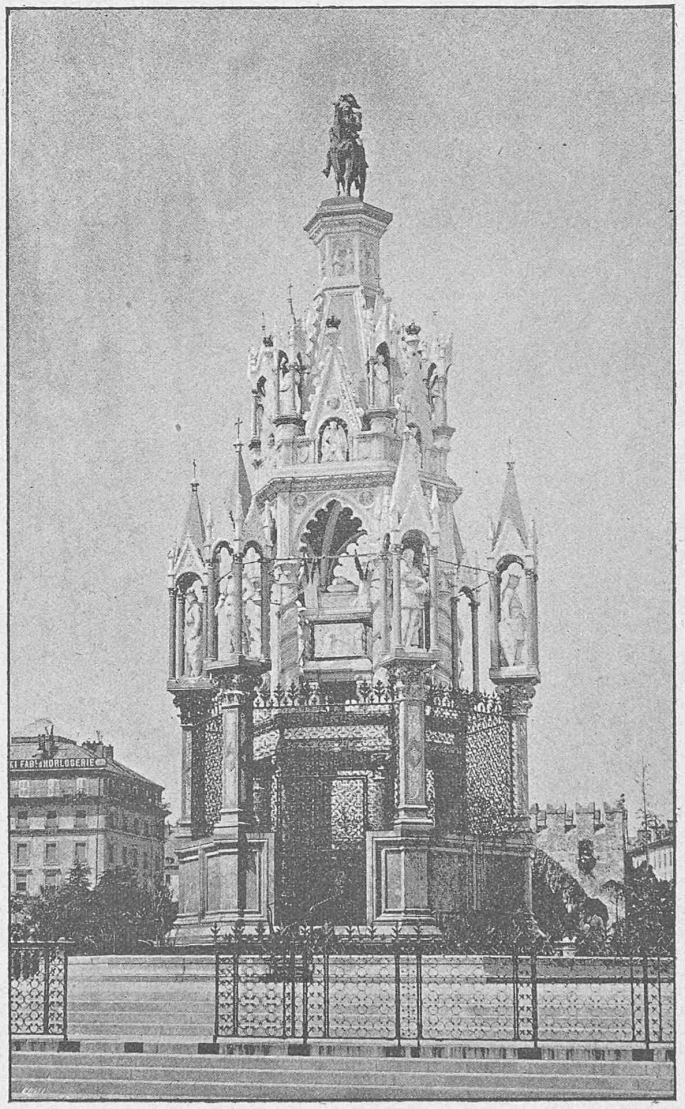
Au moyen-âge, l'architecture gothique dans les pays du Nord s'était créée une logique constructive et artistique. Il n'en a pas été de même en Italie où cet art, le plus souvent, ne fut compris qu'au point de vue artistique, décoratif seul devrions-nous dire, comme dans le monument de Vérone où il semble qu'on ait pris plaisir à ne tenir aucun compte des règles les plus élémentaires de la construction, pour laisser la décoration se tenir debout, tant bien que mal, à force d'expédients. De là, l'usage continuel des placages en marbre, des chaînages dissimulés ou apparents qui sont censés n'être pas vus par le spectateur et jouent le rôle des ficelles dans un théâtre de marionnettes.

On peut, de cette manière, si l'esprit sait faire abstraction de ces procédés et l'oeil s'habituer à ne pas les voir, obtenir des motifs décoratifs d'un bel effet, mais on ne fait pas de l'architecture dans le vrai sens du mot.

Les architectes italiens étaient presque tous peintres, sculpteurs, orfèvres, poètes même. Leurs connaissances techniques devaient nécessairement en souffrir, car il n'est pas d'intelligence humaine assez puissante pour devenir parfaite dans tous les arts et toutes les sciences.

Michel-Ange lui-même, Michel-Ange le génie le plus intense et le plus universel que le monde ait connu, n'a pas su fixer sa splendide coupole de St. Pierre. Il a dû la barder de fer, et jusqu'à sept fois dans la suite des temps on a dû ajouter des cintres nouveaux. Ce n'est certes pas là l'idéal du véritable architecte!

Le mausolée de Genève, copie fidèle de celui de Vérone, présente la silhouette d'un monument gothique. Les profils, les chapiteaux, l'ornementation dérivent de l'ancienne architecture romaine. Nous laisserons de côté la décoration de détail pour ne nous occuper dans cette étude que de la structure de l'édifice.



Mausolée du Duc Charles de Brunswick à Genève.

Construit par *Franel* en 1879.

L'idée de Bonino a été de produire son effet par la hauteur du monument, par une succession de motifs superposés plus ou moins dépendants les uns des autres.

Probablement avait-il vu quelque monument gothique dans le genre de la fontaine de Nuremberg. L'idée l'aura séduit, mais il n'en a pas compris la technique.

Certaines pièces essentielles à la construction jouent un rôle purement décoratif, d'autres sont absentes. Il a pris les moyens pour le but, en cela semblable à nombre d'amateurs d'art qui tombent en admiration devant certains motifs d'architecture, lesquels ne sont pour l'artiste qu'un pis-aller, un échafaudage indispensable; les arcs-boutants des cathédrales gothiques par exemple.

II.

Prenons l'analyse de notre mausolée du bas en haut. Le corps du monument est entouré d'une clôture en marbre. Aux angles se dressent six grosses colonnes carrées portant des statues. Chacune de ces statues est protégée par un tabernacle également en marbre.

Rien d'illogique à élever des statues sur de gros piliers, mais déjà les tabernacles sont de trop. Par leur masse ils donnent au pilier une apparence d'instabilité choquante. Il semble que leurs auteurs aient eux-même des craintes matérielles à ce sujet puisqu'ils les ont reliés entre eux par un fort chaînage en cuivre. Ces tabernacles ont des proportions détestables. Ils ne sont motivés que pour renforcer à l'oeil la base du monument et lui donner cette forme de pyramide surélevée si chère aux yeux gothiques du 14me siècle.

Dans un édifice vraiment gothique ces piliers avec leur surcharge de statues et de pinacles auraient dû jouer le rôle de contreforts destinés à arrêter par l'intermédiaire d'arcs-boutants la poussée de la voûte du baldaquin qui abrite le sarcophage. Ici, comme nous l'avons dit, nous n'avons de gothique que la silhouette, de romain que l'ornementation, la structure est la composition d'un artiste incomplet. Il a superposé des colonnes, leur a fait supporter autant de matériaux, de motifs décoratifs qu'il a pu en entasser pour satisfaire aux goûts de son prince sans souci de stabilité réelle ou apparente, sans sérieuse composition architectonique.

C'est ainsi que sur deux étages de six colonnes chacun, il a construit une voûte d'arête. A la hauteur de la clef de cette voûte est la corniche principale. Sur cette corniche est un attique à six pans, composé d'un socle, de grands gables pointus abritant des niches à statuettes. Sur les angles, de nouveau des statues d'anges sous des tabernacles à colonnes. Au centre s'élève la pyramide hexagonale en marbre, de trois mètres de hauteur; elle porte un puissant socle également en marbre sur lequel se pavane une statue équestre, celle de Can Signorio à Vérone, celle du duc Charles à Genève.

Dans tout cet échafaudage quelques joints étaient mal fermés, l'eau a pénétré, le gel s'est mis de la partie, la pyramide formée d'un noyau en brique recouvert d'un placage en marbre a commencé à pousser au vide, rejetant en dehors l'attique qui lui servait de base, brisant ses arêtes, ses moulures, et jusqu'à des blocs de marbre de 50 *cm* d'épaisseur.

Il est incontestable qu'ici la cause du mal a été une

combinaison vicieuse des matériaux qui a dérangé l'equilibre du système, à tel point, que lorsqu'on a procédé à la démolition, il a fallu les plus grandes précautions pour éviter qu'un simple choc ne produisît un effondrement général. Mais la complication et l'enchevêtrement des différentes parties sont tels, que même avec l'appareillage le plus parfait, la conservation d'un pareil ouvrage ne peut être considéré que comme une chance heureuse. Des négligences de construction ont déterminé la ruine du monument de Genève. Quant à celui de Vérone, s'il a résisté jusqu'à nos jours grâce à ses plus petites dimensions, à un climat et une exposition plus favorables, et aussi probablement à une exécution plus précise, il n'en est pas plus logique pour cela.

Ces détériorations de la pyramide ont été soumises à plusieurs commissions d'experts chargés de rechercher la cause du mal et son remède.

En principe il fut décidé qu'on la démolirait et qu'elle serait reconstruite par assises horizontales. La mise à exécution ne paraissait pas très urgente et fut différée pendant plusieurs années. En 1889, l'ouverture des joints s'étant agravée, il fut résolu qu'on se mettrait de suite à l'ouvrage, lorsqu'on découvrit que les six colonnes torses du baldaquin étaient à leur tour endommagées.

L'une présentait deux grandes fissures verticales, les six autres étaient plus ou moins brisées aux bases et aux chapiteaux.

Nouvelles commissions nommées, concours ouvert pour un projet de restauration. Le concours n'a pas donné de résultat. Le désaccord entre l'avis des experts fut tel que l'administration finit par adopter une solution qui techniquement et esthétiquement n'en était pas une: celle de laisser le monument décapité, de supprimer statue et pyramide.

III.

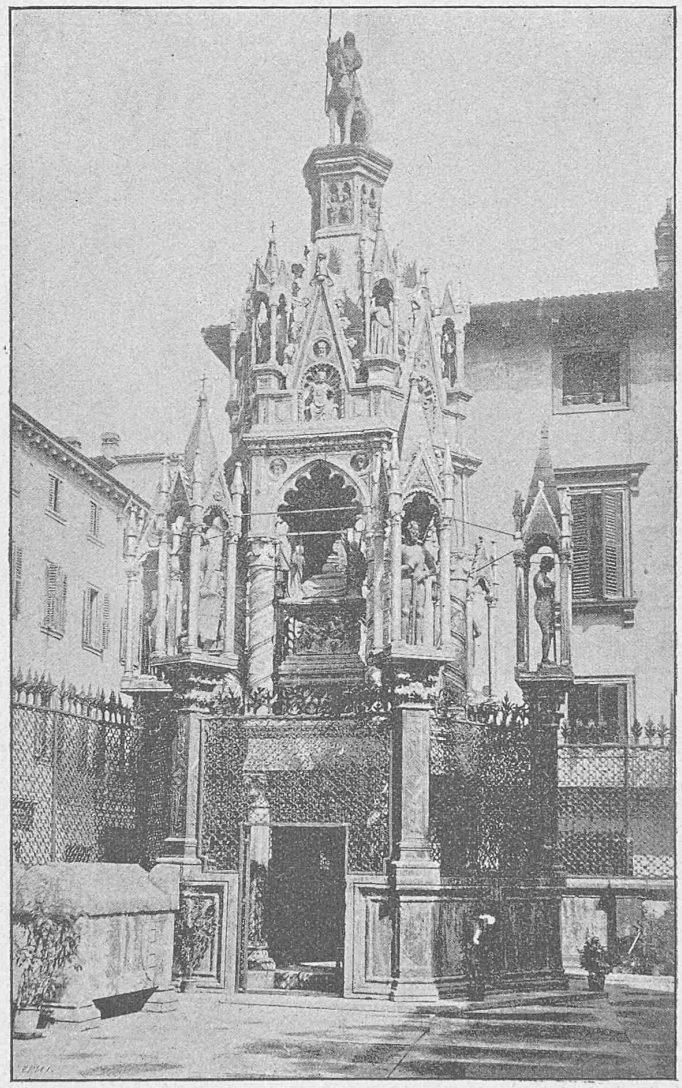
Cette épopée architecturale peut paraître quelque peu ridicule, humiliante même pour nos techniciens; elle est cependant par cela même du plus haut intérêt, et l'on doit en retirer un précieux enseignement pour l'étude des principes de l'architecture. Ce n'est là qu'un exemple entre mille, mais c'est un exemple frappant qui fait toucher au doigt la nécessité d'arriver à une architecture gouvernée par des règles de construction d'une logique plus serrée que celles qui sont en usage partout en Europe de nos jours.

Nous avons dit que le concours n'avait donné aucun résultat. De la manière dont le programme était conçu, il n'en pouvait donner aucun, puisqu'il restreignait les études à la forme seule de la pyramide, tandis que le mal résidait dans l'existence même de cette pyramide et de son entourage, dans la construction irrationelle de la voûte et de ses points d'appui.

On n'a jamais guéri une maladie organique avec des emplâtres.

En effet la voûte exerce sur les colonnes, en dépit du chaînage qui les relie, une action funeste. Les fissures que l'on remarque aux bases proviennent sans doute du mauvais scellement des goujons, mais les chapiteaux ont été brisés par les clefs, dès lors la poussée oblique reprend ses droits et si imperceptible que soit son effet, celui-ci existe, se joint au travail des scellements et le rend dangereux.

Dire que maintenir la poussée d'une voûte portée sur des colonnes isolées, par de simples tirants en fer, soit de la mauvaise construction, est presque un enfantillage; cependant on trouvera toujours des architectes et des plus érudits, pour commettre cette erreur, sur l'exemple de maîtres d'autrefois qui ont cru pouvoir se la permettre.



Mausolée de Can Signorio della Scala à Vérone.

Construit par *Bonino da Campione* avant 1375.

Le véritable style gothique, qui nous donne d'excellents leçons de construction, eût relié la voûte avec les piliers extérieurs, dont le poids, calculé judicieusement, eût écarté tout danger quelconque.

On prétendra peut-être que l'on eût par là diminué la légèreté apparante du monument. Nous pouvons affirmer le contraire. Par le fait même que la partie portante eût été plus forte, la partie supportée eût paru plus légère, et le tout plus élégant.

Les anciens, pour arriver à un résultat analogue auraient ramassé leur monument plus près de terre, l'auraient rendu plus massif et la voûte eût pu, sans le moindre auxiliaire secret, reposer avec sécurité sur ses piédroits.

IV.

Si Bonino manquait de connaissances statiques, d'études raisonnées sur l'art, peut-on lui en faire un reproche? Nous ne le pensons pas. Il n'avait pas été élevé dans une école d'architecture, c'était un sculpteur à imagination vive, aussi hardi que naïf.

Ce qui paraît plus extraordinaire c'est que de nos jours on ait eu l'idée de copier textuellement une oeuvre aussi imparfaite à tant d'égards. — Le testament du duc l'exigeait cependant, chacun le sait, dans ces cas là „il est avec le ciel des accomodements". Malheureusement il est admis le plus souvent, que l'imitation de monuments anciens ayant une certaine réputation met à couvert la responsabilité du constructeur.

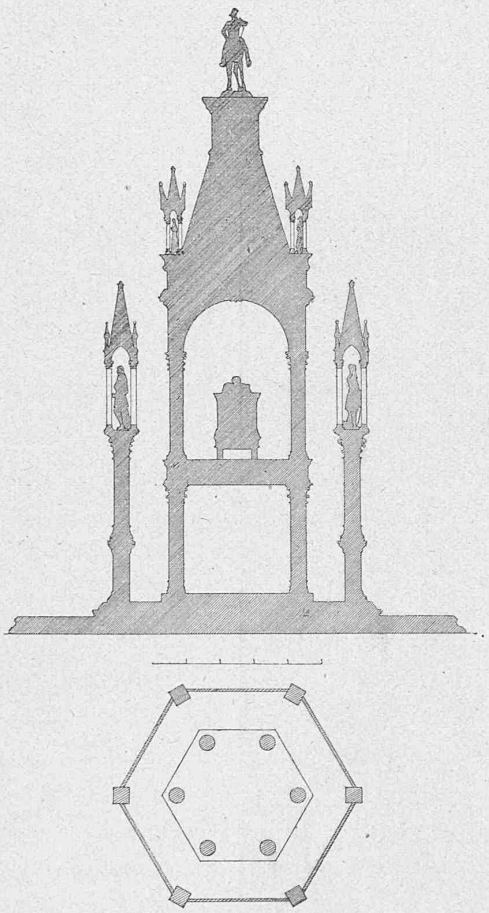
„Cela se fait", — „cela s'est fait" — ou „cela ne s'est jamais fait!" C'est ainsi que les connaisseurs en matière d'art tranchent le plus souvent les questions sans les résoudre. L'art du constructeur a fait de nos jours une grande marche en avant, mais non l'architecture. L'imitation des formes „*d'un style*" est toujours à la base de toute profession de foi architecturale. Un monument neuf doit être rangé dans un style catalogué, sous peine de n'avoir pas de valeur artistique.

Cette innocente manie est malheureuse pour la répu-

tation des architectes de notre génération, qui seront traités dans l'avenir de plats imitateurs, paresseux et indifférents.

C'est ainsi que nos villes d'Europe sont couvertes de monuments Brunswick au petit pied, prenant la forme d'Eglise, de Palais, de Musées, de maisons bourgeoises. Partout l'architecture dissimule la construction comme une honte et toutes deux souffrent de ce mariage secret et forcé. Partout le but et l'agrément des constructions s'en ressentent. Partout „l'architecture" est faussée.

Autre résultat fatal de cette habitude passée dans les moeurs, c'est d'enlever à chaque pays son caractère, son style. — A chaque pays sa construction, portant son architecture. — Et ici encore notre malheureux monument est là pour nous prouver qu'on ne transporte pas impunément une plante exotique sous un climat rigoureux.



Coupe et Plan. — Echelle 1 : 200. — 5 *mm* = 1 *m*.

Mausolée du Duc Charles de Brunswick à Genève.

Aujourd'hui on fait des chalets suisses en Italie, l'Allemagne est couverte de temples grecs, Genève ne gagne pas en charme par ses quartiers neufs, imitations des banales maisons à loger de Lyon et de Paris.

Zurich et Berne s'ornent de la pompeuse et fatigante architecture de Vienne et de Berlin. Et pourtant si nous n'avions pas d'art national dans le vrai sens du mot, nous avions des données nationales suffisantes pour nous créer insensiblement un style des plus pittoresques.

La source du mal est dans l'enseignement des Ecoles d'architecture. Elle est dans l'habitude de séparer l'enseignement de la construction de celui de l'architecture. Il y a des professeurs spécialistes constructeurs, et des spécialistes architectes artistes. Et ces deux catégories ne se comprennent qu'à moitié. Leurs élèves s'habituent à traiter la construction comme la servante de l'art. Avec les mêmes procédés on bâtit dans tous les styles. Avec les mêmes trucs on donne l'apparence gothique, romaine ou renaissance, on fait des monuments Brunswick, qui ne tombent pas tous, mais dont bien peu réunissent les conditions d'une bonne esthétique, d'une construction irréprochable, d'une sage économie, d'une parfaite adaptation au but cherché.

Si au contraire dans nos écoles on s'habituait à raisonner la construction d'après le but pratique à atteindre et l'effet artistique général, la décoration, non comme le masque mais comme l'habillement de la construction, on ferait de la véritable architecture.

L'architecture doit être un art et une science combinés et non appliqués l'un contre l'autre. Jadis un architecte était à la fois ingénieur, peintre, sculpteur, aujourd'hui il devrait être au moins constructeur et artiste, et si les connaissances accessoires qu'on réclame de lui dépassent ses facultés ou l'emploi de son temps, les autres branches de son art peuvent être laissées à des spécialistes.

Quand le jour sera venu où ce principe sera reconnu et admis, un art nouveau prendra naissance de lui même: ce sera peut-être l'architecture du 20me siècle.

Les archéologues devront se contenter alors d'instruire les architectes sans les diriger.

Lorsque nous entendons dire d'une oeuvre qu'elle est de la plus pure renaissance, du Louis XIII très-correct, du gothique de la meilleure époque, je pense que l'auteur est sans doute un homme du goût le plus fin, très-instruit dans l'histoire de l'architecture, mais il n'a pas compris la portée de son art.

Il y a là une tradition enracinée depuis plusieurs siècles et qui ne sera pas rompue d'un seul jour. Il serait dangereux même pour l'esthétique, pour la conservation du bon goût, du sentiment des proportions musicales si je puis m'exprimer ainsi, que ces vieux errements qui ont aussi leurs bons côtés viennent à être abandonnés trop brusquement. Il pourrait être à craindre que le public s'engoue pour des innovations trop brutales, que l'on démolisse avant d'être prêt à reconstruire. C'est une des faiblesses de notre pauvre humanité.

Genève, Mars 1892. *Louis Viollier.*

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn hat auf von den Genfer Financiers und ihrem Anhang erzwungene Demission des verdienten Directionspräsidenten Hrn. auf den 1. Mai angenommen, an seine Stelle den Herrn Ruchonnet, Präsident der Cantonalbank in Lausanne gewählt und gleichzeitig die Creirung einer fünften Directionsstelle beschlossen.

Für diese Stelle hört man bis jetzt nur Namen von Juristen nennen, denen jede Erfahrung im Eisenbahnverwaltungswesen vollständig abgeht. Es verlautet nun, dass ein Theil des Verwaltungsrathes damit nicht einverstanden sei. Vielmehr scheint die gewiss richtige Ansicht auch zur Geltung zu kommen, dass in der gegenwärtigen kritischen Lage des Unternehmens keine Dilettanten im Eisenbahnwesen, wenn sie auch Meister in der Politik sind, sondern Techniker, und zwar *erprobte Eisenbahnfachmänner*, in die Direction gehören. Die Politik gehört in die Rathssäle, nicht in die geschäftsführende Direction eines industriellen Unternehmens, auch wenn dasselbe öffentlichen Interessen zu dienen hat. Die Wahl eines speciellen Fachmannes ist im vorliegenden Falle um so mehr geboten, als dem neugewählten Directionspräsidenten die Qualification vollständig abgeht und das juristische Element schon durch Herrn Jollissaint gut vertreten ist.

In der Direction sitzen: ein Bankier als Präsident, ein Jurist und zwei Bautechniker. Nicht vertreten ist dagegen die Maschinentechnik, obschon derselben im Betriebe eines grossen Eisenbahnnetzes eine ganz hervorragende Bedeutung zukommt und die Ausgaben dieser Dienstabtheilung den weitaus grössten Posten des Budgets bilden.

Seit der Fusion sind die Ausgaben des Fahrdienstes in erschreckendem Masse gestiegen. Der Grund dieser Er-