Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 18

Artikel: Zum Actiengesetz
Autor: St.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3911

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

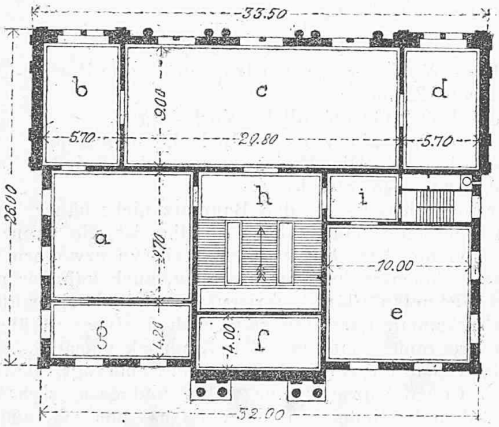
Download PDF: 27.07.2025

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

den Actsaal untergebracht und zwar kann bei allen Projecten bezüglich der Malklassen und des Actsaals gesagt werden, in vollkommen unthunlicher Weise. Es sind hiefür Räume projectirt worden mit relativ kleinen Fenstern, insbesondere aber mit zu grosser Tiefe, so dass sie in Bezug auf Beleuchtung und andere Umstände durchaus nicht für diesen Zweck passen.

2) Kein einziges Project nimmt Rücksicht darauf, dass sehr häufig in das Gebäude sehr schwere Gegenstände ein und aus gebracht werden sollen. Dass die Kisten für Sculpturen und Gemälde oft von sehr grossen Dimensionen und ganz erheblichem Gewichte sind, ist zur Genüge bekannt und dürfte es absolut unthunlich sein, diese Gegenstände erstens durch den Haupteingang einzubringen, zweitens über Treppen zu transportiren und drittens in den schön geschmückten Vestibülen oder gar den Säälen selbst auszupacken. Wo sollen diese Kisten aufbewahrt werden, bis bei temporären Ausstellungen die Kunstgegenstände wieder hineingepackt werden können und wo soll dieses Einpacken vorgenommen werden? Alles diess zeigen uns die Projecte nicht und doch wird uns Jedermann, der den Betrieb eines Kunstmuseums nur oberflächlich kennt, zugestehen müssen, dass es absolut nothwendig ist, diesen Umständen bei einem Neubau gebührende Rücksicht zu tragen. — Es scheint uns daher bei allen diesen Projecten fehlerhaft, dass nicht untergeordnete grosse Eingänge vorhanden sind, die in grössere Räume zum Auspacken und Aufbewahren von Kisten führen, und welche Räume überdies mit einem Aufzug in Verbindung stehen, so dass die Gegenstände auf diesem, ohne über Treppen geschleppt werden zu müssen, an ihren Aufstellungsort gebracht werden können.

DE RUTTÉ.



Maasstab 1 : 500.

Erhöhtes Parterre.

Sous-sol *b c d* Malklassen und Actsaal.
h i Durchgehender Corridor.
e Inspectorwohnung.
f Haupteingang und Vestibul.
h Podest auf Etagenhöhe.
a und *g* Kleinere Sculpturen.
b und *d* Kleiner Saal.
c Grosse Gallerie.
i Degagement.
e Local für öffentliche Vorlesungen.

I. Stock.

h Podest auf Etagenhöhe.
f Durchgang mit Oberlicht von *e* nach *g*, mit Balcon nach der Treppe, im Uebrigen für Photographien und dergl.
a b c d e g Säle für Bilder mit Oberlicht.

Das Project des Herrn de Rutté, welches den ersten Preis erhalten hat, zeigt hinter dem Eingang ein 8,90 Meter breites, etwas spärlich erleuchtetes Vestibül, indem in dasselbe das Licht nur durch das grosse Eingangsportal und unter der dreiarmigen Treppe hindurch, welche sich an besagtes Vestibül anschliesst und Oberlicht hat, in diesen Raum gelangt. In diesem Vestibül vermisst man eine Portierloge sammt Garderobe, welche hier umsoweniger fehlen darf, als es wie bekannt nothwendig ist, dass strenge darauf geachtet wird, dass sämmtliche Besucher ihre Schirme, Stöcke und dgl. abgeben. Nur wenig entschädigt hiefür das Degagement *i* auf dem 3,60 Meter schmalen Treppenpodest, denn dieses dient mehrfach als Durchgang und ist nicht nur bei Massenbesuchen der Ausstellungen und Vorlesungen durchaus unzureichend, sondern es kann auch auf diesem Podest unmöglich eine genügende Controlle geübt werden, insbesondere da sich das Publicum an diesem vorbei und schon vorher auf verschiedene Seiten hin vertheilen kann.

In dem erhöhten Erdgeschoss, das von dem besprochenen Podest aus zugänglich und hier zur Darstellung gekommen ist, befinden sich die Räume für die Sculpturen, doch fällt vor allem auf, dass sie in einer Weise aneinander gereiht sind, welche einen einfachen Turnus für den Besucher unmöglich machen. Geht er links durch das Zimmer *a* nach *b* und in die grosse Gallerie *c*, so lässt er das Zimmer *g* unberücksichtigt und muss überdiess in *a* angelangt wieder zurückgehen woher er gekommen ist. Dass diess Uebelstände für den Besucher und für die Communication überhaupt wären, liegt auf der Hand.

Bei den nördlich gelegenen Säälen *b*, *c* und *d* ist zu bemerken, dass bei der verlangten Tiefe von 9,00 M. eine gute Beleuchtung der hinteren Sculpturen mit den angewendeten Fenstern und hauptsächlich der Lichthöhe von 6 Meter nicht erreichbar wäre. Bei den Zimmern *a* und *g* dürften die Rundbogenfenster nicht empfehlenswerth sein, insbesondere würde der Saal *a* bei einer Tiefe von 10,00 M. beinahe dunkel. —

Der erste Stock enthält die Sääle für Malerei und ist durchwegs mittelst Oberlicht beleuchtet und ist uns vorerst aufgefallen, die Art und Weise wie diese Oberlichter construirt sind. Auf das Gebäude ist ein hohes ziemlich ungraziöses Mansardendach projectirt, welches bedingte, dass die Oberlichtkästen eine ganz bedeutende Höhe erhalten mussten. Ganz unbegreiflich war es uns jedoch, zu welchem Zweck der Architect die Oberlichter, welche etwa 1/3 der Bodenfläche der Sääle haben, nach oben verengt hat, so kommt zum Beispiel in den Raum *f* das Licht durch einen Schlauch von 5 M. Höhe, welcher oben 1,20 Meter breit ist. Ueberdiess haben wir bedauert, dass überall Oberlicht angewendet worden ist (das Programm verlangt soviel wie möglich). Es steht fest, dass für viele, besonders kleinere Bilder, das Oberlicht geradezu ungünstig resp. sogar unverwendbar ist, und vermissen wir desshalb einige Zimmer mit Seitenlicht. Ueberdiess war uns die grosse Gallerie mit 6 Meter viel zu niedrig, indem diese Höhe für grosse Bilder nicht genügen kann.

Im Sous-Sol befinden sich neben den Calorifères etc. die etwas unbequeme und feuchte Inspectorwohnung, die Malklassen und der Actsaal, für welche Räume das Eingangsgesagte gilt.

Was die Façaden anbelangt, so sind dieselben aus Pariser Schule und mit hoher einfacher Mansarde bekrönt. —

Die Strassenfaçade zeigt einen Giebel durch Säulen, welche auf hohem Untergestell stehen, getragen; zwischen diesen Säulen befindet sich das grosse Hauptportal, über welchem das Bernerwappen prangt. Rechts und links zwei Axen, für das Parterre Rundbogenfenster, für den ersten Stock Nischen von Pilastern, die Giebel tragen, eingerahmt.

Um denen, welche die Pläne nicht gesehen haben, deutlich zu werden, darf ich die Südfaçade wohl als der Hauptfaçade der Pariser Oper verwandt bezeichnen. —

Rechts und links auf hohen Säulen die runden Giebel, in der Mitte ebenfalls Säulen, zwischen denen sich gekuppelte Fenster befinden, über welchen unter dem Gebälk der ziemlich hohe Raum mit Mosaiken ausgefüllt ist. Auf das Gesims setzt sich unmittelbar das Dach. Bedenklich scheint etwas, dass an den Flügeln sich 3 Friese unmittelbar übereinander befinden.

Die Säulen stehen auf einem hohen Unterbau, in welchem sich die gekuppelten Fenster, welche den Malklassen etc. Licht geben, befinden. —

Man kann diesen beiden Façaden neben dem gerügten Mangel nicht edle Würde absprechen und erscheint überhaupt die ganze Arbeit als eine sehr verdienstliche, nur die Seitenfaçaden konnten uns nicht genügen, indem hier die verschiedenen Motive der vordern und hintern Façade in ungelöster Weise an einander stossen, so dass man bedauern muss, dass der Architect nicht einfach bloss ein Motiv zur Anwendung gebracht hat.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die sämmtlichen Zeichnungen in brillanter Einfachheit und Anspruchslosigkeit ausgeführt waren. —

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Zum Actiengesetz.

Wir haben in Nr. 16, Bd. III. dieses Blattes in dem Artikel „Zwei Tausend Kilometer Eisenbahnen“ den Passus gebracht:

„Heute tritt nun eine allgemeine Entmuthigung der Actionäre „ein! Das grösste Misstrauen in alle Unternehmungen! Die

„Actien fallen in erschreckender Weise: es wird ein Actien-
„gesetz verlangt! Nachdem Deutschland und Oesterreich mit
„dieser Anregung bereits vorangegangen, hinken wir auch hier
„glücklich nach. Ein guter Trost für unsere Zukunft, wenn
„wir alle Erfahrungen unserer Nachbarn nach Jahren nun
„ebenfalls über uns kommen lassen müssen, und wenn der
„Redactor des ersten und einzigen Handelsblattes des Landes
„als „Vorkämpfer“ gepriesen wird, wenn er — als Einer, der
„„die Unmasse der verübten Schwindeleien vielleicht besser als
„irgend Jemand kennt“, nach „16jähriger publicistischer Thätig-
„keit“ und nachdem man im Ausland schon längst über die
„Anregung hinaus — unter Beifallsjubel der gesammten
„Presse plötzlich auf die Idee verfällt, dass wir eigentlich ein
„Actiengesetz weit nothwendiger hätten als ein Bank-
„notengesetz.“

Wir dürfen auch nach der Versicherung der „Handelszeitung“ vom 27. October l. J. nunmehr mit Bestimmtheit annehmen, dass die Vorschläge der „Handelszeitung“ vom 6. Oct. l. J. wirklich nicht bloss als „beissender Scherz“ sondern als ein Rath innerster Ueberzeugung aufzufassen sind. Das verpflichtet uns nun allerdings zur Kritik jener Vorschläge. Aus denselben treten besonders hervor: die Verantwortlichkeit der Gründer und Verwaltungsräthe, und die Oeffentlichkeit für alle Geschäfte der Gesellschaft.

Die andern gleichzeitig skizzirten Vorschläge, sowie die seither gelegentlich beigefügten dürfen als untergeordneter Natur vorläufig weniger fest in's Auge gefasst werden. Also zur berühmten „Verantwortlichkeit“ und „Oeffentlichkeit“!

Es ist natürlich, dass diese beiden Postulate in dieser oder jener Form schon wiederholt aufgetaucht sind: es sind die beiden Anker, an denen sich die Hoffnungen der Actionäre auch neuerdings wieder emporzuranken suchen. Eine kleine Schrift von C. F. Holtschmidt: „Zur Reform des Actiengesetzes“ (Berlin 1875) sagt:

„Auch ist es nöthig, eine Form festzustellen, durch welche
„der Vorstand einer Actiengesellschaft (die Direction)
„die Verpflichtung eines persönlich haftenden Gesellschafters
„übernimmt. Der Vorstand muss mit seinem ob geringen oder
„grössern ganzen Vermögen den Betheiligten dafür aufkommen,
„dass ihre Einlage ungeschmälert erhalten bleibt. . . .“

Also Verantwortlichkeit der „Direction“ wird verlangt. Dasselbe schlägt eine andere Schrift vor: „Wohlgemeinte Vorschläge zur Aufbesserung des Actienwesens für alle Actionäre. — Ein freies Wort zur rechten Zeit.“ (Plauen i. V.)

Diese beiden Schriften sind jedoch darüber einig, dass eine solche Verantwortlichkeit niemals den Verwaltungsräthen beigemessen werden kann.

„Abgesehen von allen derartigen Uebelständen, die vielfach
„vorkommen, lässt sich im Allgemeinen behaupten, dass ein
„Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) selbst mit dem besten red-
„lichen Willen seinem Mandat nicht in der Weise entsprechen
„kann, wie es die der gesetzlichen Vorschrift zu Grunde liegende
„Idee voraussetzt und wie die Actionäre es sich vorstellen.
„Es kommt immer auf den Vorstand (Direction), den Leiter
„des Geschäftes an.“ So die eine Schrift und die andere:

„Es ist bereits betont worden, dass ein Verwaltungsrath
„nicht für eine leichtfertige Handhabung der Geschäftsleitung
„verantwortlich gemacht werden könne und dieses mit Recht.
„Es muss zwar wunderlich erscheinen, wenn der Kaufmann,
„dessen Firma insolvent ist, dem Strafrichter Rechenschaft zu
„geben schuldig ist, eventuell über Verlust anvertrauter Gelder
„ebenso wie der Beamtete der Strafe verfällt, wollen wir jedoch
„einen Verwaltungsrath hiefür mit verantwortlich machen, so
„wird sich Niemand bereit finden lassen, einer Verzinsung von
„wenigen Tausend Thaler halber, Ehre und Vormögen aufs
„Spiel zu setzen.“

„Zur gedeihlichen Leitung eines Geschäftes ist tägliche
„Anwesenheit und dadurch zu erlangende Umsicht erforderlich,
„welche nur unter fortgesetzter Beobachtung aller einschlagen-
„den Verhältnisse erlangt werden kann. Dieses ist einem
„Director, jedoch nicht dem Verwaltungsrathe möglich,
„Da aber doch wenigstens Jemandem die Verantwortlichkeit
„zugewiesen werden muss, so bleibt ja eben nur der Director,
„dessen Stellung diesem Verhältnisse nach zu bemessen sein
„dürfte.

„Die Berathungen des neuen Actiengesetzes im österreichi-
„schen Ständehaus sind uns Beweis genug für unsere Ansicht
„und die nächsten Generalversammlungen werden es ja bewahr-
„heiten, wie viele Verwaltungsräthe ihre früher so lieb gewon-
„nenen Vertrauensposten kündigen werden, nachdem sich nach
„und nach herausgestellt, dass doch die Actionäre hin und
„wieder über Verschiedenes Auskunft verlangen.“

Schon die Worte dieser Practiker, denn mit solchen haben wir es bezüglich der Verfasser beider Schriften offenbar zu thun, sind lehrreich genug, um den Vorschlag der „Handelszeitung“ zu würdigen. Die Haftpflicht der Verwaltungsräthe für sich ist ein Unding: man wird dieselbe nie erlangen können, so lange man dieselbe in so einseitiger Weise auffasst. Die Aspiranten auf so verantwortungsvolle „Ehrenämter“ werden einfach verschwinden: es wird nicht mehr möglich sein, die nöthige Anzahl von Verwaltungsräthen aufzutreiben. Es würde eine solche Verantwortung auch abgesehen von dieser Eventualität zur Folge haben müssen, dass eine einzelne Persönlichkeit höchstens eine einzige Verwaltungsrathsstelle übernehmen könnte, um wenigstens diesem einzelnen Posten genügen zu können Wo aber wollte man unter solchen Umständen die Verwaltungsräthe so vieler Actienunternehmungen auftreiben? Es liegt eben im ganzen Organismus der Actiengesellschaft ein innerer Fehler, der sich auf keine Weise heben lässt. Selbst die Verantwortlichkeit der Direction wird gewissen Ueber- und Eingriffen gegenüber zu einem nahezu werthlosen Versuch der Sicherung der Actionäre selbst dann, wenn das Cautionswesen einer eingehenden Umgestaltung unterworfen wird. Wenn auch mit dem Brauch, die Caution in Actien der eigenen Gesellschaft unter Verschluss des Besitzers derselben zu deponiren, gänzlich gebrochen, und eine Caution in Staatspapieren und Deponirung in einer öffentlichen Casse verlangt wurde, so bliebe dieselbe immer nur ein Tropfen ins Meer!

Schon aus dem Wesen der Actie ergiebt sich, dass unter Actionären nicht eine verschiedene Art von Verantwortlichkeit gedacht werden kann, und es ist auch hieran noch nie gedacht worden.

Die Verwaltungsräthe sind Actionäre und als solche tragen sie genau die Verantwortlichkeit der übrigen Actionäre. Will man mit der Actie eine unbeschränkte Haftbarkeit verbinden, so muss jede Actie dieselbe Eigenschaft besitzen: jeder Actionär muss unbeschränkt haftbar erklärt werden; aber eine solche Haftbarkeit ist ein Unding, wenn die beliebige Uebertragbarkeit der Actie festgehalten würde, d. h. es müssten der Actie diejenigen Eigenschaften benommen werden, welche ihr eigentliches Wesen ausmachen.

Das Actie*un*wesen ist natürlich nicht von heute! Es ist so alt wie das Actienwesen überhaupt. Es ist auch natürlich, dass in Folge dessen an demselben schon viel herumgedoctert und experimentirt worden ist, und dass jedesmal, wenn eine neue Krise wieder hereingebrochen war, ein neues Experiment an die Reihe kam. Die Schweiz, welche nun einmal nicht gewöhnt ist, in wirthschaftlichen Dingen vom Auslande zu lernen, wird nun wol mit diesen Experimenten von vorne anfangen. Um wenigstens unser Gewissen von vorne herein von dem Vorwurfe zu entlasten, diesem Treiben mit Gemüthsruhe zugesehen zu haben, wollen wir doch daran erinnern, welche Schicksale der „Haftung der Actionäre“ in England widerfahren sind. Nur die kurze Vorbemerkung, dass die englische Actiengeschichte das Unding einer verschiedenen Haftung der Verwaltungsräthe und der übrigen Actionäre ebenfalls nicht kennt. Diese Erfindung ist wirklich ein specielles Verdienst der „Schweizerischen Handelszeitung.“

Das englische Recht kennt ursprünglich nur die unbeschränkte Haftbarkeit sämmtlicher Actionäre. Dieser Grundsatz, welcher die Actiengesellschaften dem gemeinen Rechte (common law) unterstellte und wie die gewöhnlichen Societäten behandelte, verhinderte jedoch nicht, dass sich die Gründungsmanie, der Schwindel, die Agiotage dieser Gesellschaftsform bemächtigten und mit einer nahezu mathematischen Genauigkeit dem Lande Catastrophen der Actiengesellschaften brachten. Trotzdem bis zum Jahre 1837 diese unbeschränkte Haftbarkeit beibehalten war, waren doch schon die Krisen von 1816—17, 1825 und 1836 über das Land hereingebrochen, so dass ein Gesetz vom Jahre 1837 die Gründung von Actiengesellschaften mit beschränkter Haftbarkeit erlaubte. Das verhinderte jedoch nicht die schlimmsten Wirren und eine neue Erschütterung.

Das Jahr 1847 brachte eine neue Catastrophe, nachdem schon 1844 ein neues Gesetz erfolgt war: „eine Acte für Registrirung, Incorporirung und Regulirung der Actiengesellschaften“, es brachte neuerdings das System der unbeschränkten Haftbarkeit der Actionäre. Es folgt die Catastrophe von 1856—1857! Kurz vorher (1855) war durch die sog. Limited-Liability Acte die Bildung von Actiengesellschaften mit beschränkter Haftbarkeit erleichtert worden, ohne jedoch besonderen Anklang zu finden; denn von den im Jahre 1855 vollständig registrirten 81 Actiengesellschaften waren nur 4 mit

beschränkter Haftbarkeit. Von da an neigte sich die Gesetzgebung immer mehr zu einer Durchbrechung des Princips der unbeschränkten Haftbarkeit, trotz der Catastrophe von 1866, ja es wurden sogar durch das Actiengesetz von 1867 neue Erleichterungen geschaffen, so dass dasselbe mit der Proclamirung der „Actienfreiheit“ identificirt wurde.

Max Wirth schildert in seinem „Handbuch des Actienwesens“ die beschränkte und unbeschränkte Haftbarkeit in folgender Weise (p. 61):

„Von Actien unterscheidet man solche mit beschränkter „Haftbarkeit, welche für deren Inhaber keine andere Ver„pflichtung nach sich ziehen, als die Einzahlung des Nominal„betrages, auf welchen die Actien lauten, und solche mit unbe„schränkter Haftbarkeit, welche für die Inhaber die Ver„pflichtung nach sich ziehen, für sämmtliche Schulden der Ge„sellschaft mit ihrem ganzen Vermögen solidarisch zu haften.

„In England, wo die Gesellschaften mit unbeschränkter „Haftbarkeit der Theilhaber ihren Ursprung nahmen, waren „ursprünglich alle Gesellschaften, welche ohne besondere Con„cession durch Parlamentsacte genehmigt wurden, solche mit „unbeschränkter Haftbarkeit; darunter namentlich „Banken. Von vornherein sollte man glauben, dass die unbe„schränkte Haftbarkeit die grösste Garantie gegen Ueberstürzung „und Schwindel der Directionen und für eine solide Geschäfts„führung sein müsse, weil die Actionäre, unter dem Druck ihrer „Verantwortlichkeit, die Directionen scharf controliren und be„aufsichtigen würden. Die Erfahrung hat diese Vor„aussetzung indessen nicht vollkommen (oder „vielmehr gar nicht) bewährt. Es zeigte sich nämlich, „dass allerdings einerseits das Publicum den Gesellschaften mit „unbeschränkter Haftbarkeit unbegrenztes Vertrauen schenkte, „allein nicht minder ergab sich die Erwartung einer scharfen „Wachsamkeit der Theilhaber als trügerisch. Die Directoren „vieler Gesellschaften liessen sich zu verwegenen Geschäften „und blindem Creditgeben verleiten, so dass in den Krisen von „1847 und 1857 Banken zusammenbrachen, deren Actio„näre, darunter Wittwen und Waisen, 30— „40 Pfd. Sterl. ausser dem Verlust des Ac„tiencapitales nachzahlen mussten.“

Wenn wir nun bei uns von dem Prinzip einer Haftbarkeit, welche sich auf den Betrag der Actien beschränkt, verzweiflungsvoll auf jenes englische System übergehen wollen, so werden wir während einer Reihe unglückseliger Experimente die Erfahrungen der Engländer zu kosten haben.

Hiezu mit besonderer Wärme aufgemuntert zu haben, dessen mag sich alsdann die „Handelszeitung“ wohl berühmen!

Beschränkte oder unbeschränkte Haftbarkeit: die Actiengesellschaftsform wird unter allen Umständen das Organ des Schwindels bleiben! Diese Geschäftsform ist an sich unkurirbar; sie bleibt unter allen Umständen eine kranke Erscheinung im wirthschaftlichen Leben; und das durch sie verbreitete Unheil wird nur mit ihr selbst verschwinden! —

Das nächste Mal Einiges über die „Oeffentlichkeit“! St.

* * *

Literatur.

First- oder Sohlenstollen bei Tunnelbauten von Alfred Lorenz, Ingenieur.

In Bd. III Nr. 14 dieser Zeitschrift besprach Herr V. die jüngst erschienene Brochure First- oder Sohlenstollen, und stellte dabei mehrere Behauptungen auf, welche bei genauer Durchsehung der Brochure aus derselben nicht entnommen werden können. Dass der Sohlenstollen, wie Herr V. erwähnt: eigentlich überall anzuwenden ist, kann aus der Brochure nicht entnommen werden und scheint im Gegentheil ganz gegen den Sinn der Brochure zu sein. Auf einer Linie, wo mehrere Tunnels von verschiedener Länge vorkommen, wird der längste die Bauzeit bestimmen und mit Sohlenstollen und Aufbrüchen bearbeitet werden; wenn die andern Tunnels um so viel kürzer sind, dass diese in der gegebenen Bauzeit ohne Aufbrüche gearbeitet werden können, so soll im Sinne der Brochure Pag. 11. mit dem Firststollen gearbeitet werden.

Betreff der Wahl von First- und Sohlenstollen findet sich in der Brochure nirgends die Behauptung aufgestellt, dass bei einem Sohlenstollenbau gleichzeitig ein durchlaufender Firststollen nöthig ist. Herr V. scheint den Passus der Bochure: dass stets ein Firststollen vorangehen muss im Sinne eines durchlaufenden Stollens aufgefasst zu haben. Der angeführte Satz hat seine vollkommene Richtigkeit; indem, wenn der Aufbruch geschehen ist, im First eingebrochen wird, und dann erst diesem Firsteinbruch, welcher der Firststollen ist, die Ausweitung folgt. Eine andere Methode der Ausweitung und des Tunnelbaues dürfte kaum bekannt sein. Dass dieser Firststollen nur successive um wenige Meter vorangehen muss versteht sich wohl von selbst.

Wie endlich Herr V. im Schlusssatz seiner Besprechung aus der Brochure auf den Bau des Gotthardtunnels eine Reflexion ziehen kann, ist um so unerklärlicher als in der Brochure auffallender Weise gar keine Erwähnung des Baues des Gotthardtunnels geschieht und diese auch keine Anhaltspunkte giebt, dass die ausgesprochenen Ansichten für den Bau des Gotthardtunnel Anwendung finden können.

Wenn auch die Ansicht des Herrn V. vollkommen getheilt wird, dass der Bau des Gotthardtunnel eine Reihe neuer, früher nicht beachteter Factoren producirt, so kann doch die in der Schlussannahme ausgesprochene Ansicht: dass die Lösung dieser Factoren noch nicht mit aller Sicherheit angenommen werden kann, nicht getheilt werden. Dass die Lösung dieser Factoren kaum mehr einem Zweifel unterliegt, kann aus den in den letzten Monaten erschienenen Berichten des Baufortschrittes im Gotthardtunnel geschlossen werden; das Wie jedoch, für welches sich keine allgemeinen Regeln aufstellen lassen, ist eine andere Frage, da hierüber practische Erfahrungen von früheren Bauten fehlen, und diese nun aus dem Bau des Gotthardtunnels selbst geschöpft und zu Nutzen gemacht werden können. Nedecemus.

* * *

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 29. Oct. 1875.

Den Erfordernissen des täglich sich steigernden Post- und Telegraphenverkehrs in Winterthur Rechnung tragend, hat der Bundesrath die Umwandlung der daselbst bisher neben dem Hauptpostbureau bestandenen Postablage in ein Postbureau mit Telegraphendienst auf 1. Februar 1876 genehmigt, und die Errichtung der für die Dienstbesorgung bei diesem Bureau nöthigen zwei weiteren Commisstellen des Postamtes Winterthur bewilligt.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 30,5 M., Airolo 29,7 M., Total 60,2 M., mithin durchschnittlich per Tag 8,6 M. Bohrfortschritt während des verflossenen Monats: Göschenen 126,10 M., Airolo 115,95 M., Total 242,5 M.

Schweiz. Westbahnen. Herr Weck-Reynold ist zum Präsidenten des Verwaltungsrathes der Westbahnen ernannt worden.

Linie Stühlingen-Beringen. Die Gemeinde Siblingen ist bezüglich der Actienzeichnung für die Eisenbahn Stühlingen-Beringen der Gemeinde Schleitheim würdig nachgefolgt. Siblingen hat Sonntag den 31. October die ihm vom Comité zugetheilte Actienzeichnung im Betrage von 100,000 Fr. mit Einmuth beschlossen. Die Reihe kommt nun an die Gemeinden Beggingen mit 100,000, Löhningen und Beringen mit je 70,000, Neuhausen mit 100,000 und Schaffhausen mit Fr. 300,000.

— Die Gemeindeversammlung von Schleitheim hat bereits die ihr vom Eisenbahncomité Stühlingen-Beringen zugemuthete Subvention der Linie von einer halben Million mit allen gegen 4 Stimmen beschlossen, und es werden voraussichtlich die meisten Gemeinden in demselben Sinne ihr nachfolgen. Für die Stadt Schaffhausen zumal spitzt sich die ganze Angelegenheit zu in die Frage, ob sie ferner das Centrum des Handels und Wandels bleiben wolle für die betheiligten Landesgegenden, oder ob es ihr gleichgültig sei, wenn dieselben gezwungen werden, nach einer andern Seite in Folge ungenügender Verkehrsmittel Anknüpfungen dafür zu suchen. Mit der socialen Bedeutung der Sache fällt dann auch die politische zusammen. Die Verkehrswege, ihre Richtungen und Verbindungen sind es, welche, je nach ihrer Art, die Landestheile auf die Dauer auch politisch zusammenhalten oder aber der Zerfahrenheit und Auflösung überliefern.

In Schleitheim sind Abends vor der Gemeindeversammlung für die Bahn von 14 Bürgern Fr. 56500. — an Actienbetheiligung zugesichert worden. —

Schweizerische Nationalbahn. Von offizieller Seite wird der „Lenzburger Ztg.“ mitgetheilt, dass die Stadt Lenzburg alle bis jetzt fälligen Einzahlungen an die Nationalbahn im Betrage von Fr. 350,000 geleistet hat und auch die übrigen Fr. 150,000 noch leisten wird.

— Dia „Lenzburger Ztg.“ vernimmt, dass Herr Hohl, Rector der Bezirksschule zu Lenzburg, einen Ruf zum Chef des statistischen Bureaus der Nationalbahn erhalten habe.

Schweizerische Centralbahn. Der Beschluss des Verwaltungsrathes betreff Einstellung der Bauten an der Linie Langenthal-Wauwil soll sich auf die Erwägung stützen, dass diese erst mit Vollendung der Gotthard-Bahn fertig sein müsse, der Bau desshalb ganz wohl verschoben werden dürfe? Es ist unklar, was der Verwaltungsrath mit dem Vertrage mit der Unternehmung des Tunnels bei Altbüren, „Schweizerische Baugesellschaft“ anfangen will. Der Tunnel von 2 Kilometer Länge soll zu 1/4 fertig, der Firststollen zu 2/3 durchbrochen sein.

Man spricht Gerüchtweise von 90 Millionen Engagements, für welche die Centralbahn in den nächsten Jahren aufzukommen habe.

Schweizerische Nordostbahn. Der Richtstollen des Dettenbergtunnels ist nach der Vorhersage letzten Samstag den 24 Oct. durchbrochen worden.

Weltausstellung in Philadelphia. Der schweizerische Generalcommissär für die internationale Ausstellung in Philadelphia zeigt an, dass die Liste der Anmeldungen abgeschlossen sei und keine weiteren Betheiligungserklärungen mehr angenommen werden können.

Oesterreich. Der Handelsminister Ritter von Chlumetzki hat am 31. Oct. das vielerwartete Eisenbahnprogramm eingebracht. Wir beschränken uns darauf, einstweilen dasselbe in seinen Hauptumrissen zu skizziren.

Der Minister constatirte die Lücken im österr. Eisenbahnnetze und setzte in längerer Rede auseinander, wie er dieselben auszufüllen gedenke. Als die Bauten der nächsten Zukunft bezeichnet der Minister: Die Donauuferbahn, die Predilbahn, die böhm. mähr. Centralbahn (Verbindungen zwischen Nordungarn und der baier. Grenze), die Arlbergbahn, dann eine Reihe von Localbahnen. Im Iahre 1876 sollen folgende Bahnen in Angriff genommen werden: Die Donauuferbahn, die Arlbergbahn und die Predilbahn, zusammen eine Länge von 256 Kilometer repräsentirend, die einen Kostenaufwand von 61 Millionen bedingen. An Localbahnen sollen hergestellt werden die Linien: Bozen-Meran, Kriegsdorf, Römerstadt, Czernowitz, Novosalitza und zwar mit normaler Spurweite. Schmalspurige: Mürzzuschlag, Neuberg, Cilli, Unter-Drauberg, Freidenthal-Freiwaldau. Die gesammte Länge der herzustellenden Localbahnen beträgt 284 Kilometer, der Kostenaufwand 15 1/2 Mill. Gulden.

Als Credit für das nächste Jahr beansprucht der Minister 12,350,000 fl. für die neuen. 11,342,470 fl. für die bereits im Bau begriffenen Staatsbauten, Summa also 23,692,720 Gulden.

Für den Moment constatiren wir blos, dass dieses handelsministerielle Programm vom Abgeordnetenhause mit eisiger Kälte, stellenweise mit lautem Murren aufgenommen wurde, welches sich besonders steigerte, als der Minister auf die Predilbahn zu sprechen kam.