Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 18

Sonstiges

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: 22.07.2025

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

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.

Unfälle.

Bötzbergbahn. In der Nähe von Augst wurde den 2. ds. ein Vorarbeiter der Bötzbergbahn auf dem Geleise mit eingeschlagenem Schädel todt aufgefunden. Der Umstand, dass die Leiche ohne Uhr und Geld war, lässt eher ein Verbrechen als einen Unfall vermuthen.

Rorschach-Heiden. In Folge stark anhaltenden Regens hat oberhalb Wartensee in der Nacht vom 24. auf den 25 Oct. ein Erdschlipf stattgefunden, welcher eine Strecke von ca. 50 Meter der Bahn Rorschach-Heiden mit sich fortgerissen hat. Trotz dieses Unfalls erlitt weder der Personen-, noch der Gepäck-, noch der Stückgüterverkehr eine Unterbrechung, so dern wird fahrplan- und regelmässig fortgesetzt, indem von beiden Seiten bis zur defecten Stelle gefahren wurde.

Vereinigte Schweizerbahnen. An der Eisenbahnbrücke bei Weesen steht ein Pfeiler, der von Zeit zu Zeit sein Opfer fordert. So verunglückte den 24. Oct. wieder ein Corporal aus der Wallenstadter Schiessschule, der sich aus dem Fenster beugend an den Pfeiler prallte und eine tiefe Kopfwunde davon trug. Man fürchtet für sein Leben.

* * *

„Iron.“ The journal of Science, Metals and Manufactures, with which is incorporated the mechanics Magazine, established 1823.

CONTENTS of No. 146. October 30. — Commercial Morality. — Unseaworthy Sailors. — Our Trade Summary — Relations of Tungsten to Iron. — Notes on Current Topics: Circular Ironclads. — Welsh Information about Whales. — Shipment of American Cotton Goods to Manchester. — Disproportionate Sentences. — The Recent Floods. — The Cow with the Iron Tail. — Railway Servants. — A Leaf out of Bismarck's Book. — Disgorging the Spoil. — Compression of Fluid Steel. (Illustrated.) — The High Antiquity of Iron and Steel. — The Melbourne Exhibitions. — Carbon Determinations in Iron and Steel. — The Labour Market. — Determination of Mixed Oils. — The Disco Iron Blocks. (Illustrated). - Wood's Leak Stopper. (Illustrated). - The Paris Exhibitions. — Notices of Forthcoming Meetings. — Factory Notes. — American Gleanings. — New Companies. — Reviews of Books. — Iron Trade Reports — Foreign Trade Reports. — Money Market. — Continental Mining and Metallurgy. — Export and Import Lists. — Commercial. — Birmingham Prices Current. — New Patents.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 44, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Denkschrift. — Die Postbehörden und ihre Aemter. — Die Reformen des Speditionswesen — Die Versicherung des menschlichen Lebens. — Die österr.-ungar.-türkischen Bahnanschlüsse in die priv. Südbahn. — Abrechnung der Spediteure. — Lieferzeitversicherung bei Transportanstalten. Reflexionen über Wagenmiethen. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender
des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Ein erfahrener Ingenieur auf ein Bureau.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein Maschinen-Ingenieur als Director einer mechanischen Werkstätte und Giesserei in Süditalien.
2) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.
3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.

III. Chem.-techn.-Fach:

1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewanderter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.

Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

ANZEIGEN

Inserate für „Die EISENBAHN“ sind aufzugeben bei den Verlegern ORELL FÜSSLI & Co. (Abtheilung für Annoncen) und bei den Herren HAASENSTEIN & VOGLER und RUDOLF MOSSE.

Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 10. October ist für die Beförderung von roher Baumwolle in gepressten Ballen ab Marseille-Joliette nach Stationen der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen ein Tarif commun de transit (P. V.) No. 1 in Kraft getreten. Durch diesen Tarif werden die betreffenden Taxen im Tarif commun (P. V.) No. 1 vom 20. August 1874 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifs können bei unsern betreffenden Güterexpeditionen gratis bezogen werden.

Zürich, den 27. October 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1081)

Wolf & Cie. in Zürich

liefern:

Schienen und Schienenbefestigungsmittel.
Brücken- und Dezimalwaagen, als Vertreter von Falcot Mairet & Cie., Lyon.
Zugbeleuchtungsmaterial und **Signallaternen** von Masson, Paris.
Oberbauwerkzeuge.
Blachen und Stoffe zu Waggondächern, von Rommel, Nagel & Cie. in Cöln.
Eisenbahnbarrieren in Holz und Eisen.
Hebewerkzeuge.
Ausstattungen für Reparaturwerkstätten.
Feldschmieden.
Waggonsventilatoren.

(1082)

Wolf & Cie. in Zürich
Nr. 7 Brandschenkestrasse,
halten Lager in Schienennägeln und Bauwerkzeug. Aufzugsvorrichtungen, Winden, Wellenböcken, Pumpen etc. für Eisenbahnbauunternehmungen.

Schweizerische Nordostbahn.

Zürichseedampfschifffahrt.

Wir bringen zur Kenntniss, dass vom 1. November an die Gültigkeit der Dampfschifffahrtsbillete für Hin- und Rückfahrt auf zwei Tage, nämlich den Tag der Abgabe beziehungsweise der Abstempelung und den darauf folgenden Tag ausgedehnt wird.

Zürich, den 27. October 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1078)

Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 1. November 1875 tritt für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach Stationen der Bötzbergbahn, der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen, der Tössthalbahn und der Vorarlbergerbahn via Bexbach Weissenburg-Basel ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben können auf unsern Güterexpeditionen zu 20 Centimes bezogen werden.

Zürich, den 29. October 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1080)

In unserem Verlage ist erschienen:

First- oder Sohlenstollen
bei
Tunnelbauten
von **ALFRED LORENZ.**
Preis 80 Cts.

ORELL FÜSSLI & CO. in ZÜRICH.