

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 19

Artikel: Die Arlbergbahn und die Stellung der Schweiz zu derselben
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

originellen Vorschlag zu machen, wie etwa in anderer Weise die Geschäftsführung der Gesellschaften controlirt werden sollte. Sie schlägt keine Administrativbeamten vor, sondern eine neue Art von Anwälten! Eine Art Staatsanwälte zur Ueberwachung der Actiengesellschaften! Besoldung derselben zwar durch die Actionäre; aber Processführung auf Staatskosten! Diese Anwälte wären verpflichtet, „jede Klage zu prüfen, die von einer Zeitung, einem Actionär, einem Obligatär oder einer andern geschädigten Person gegen die Verwaltung einer Actiengesellschaft erhoben würde.“

Es sollten nach diesem Vorschlage etwa 4 Anwälte mit einer Besoldung von je Fr. 10000. — gewählt werden. Beiläufig wird bemerkt, dass auf diese Weise allein auch die Haftpflicht der Eisenbahnen eine Wahrheit würde.

Nun besteht aber ein innerer Zusammenhang zwischen der Haftpflicht der Transportanstalten für Unfälle und Tödtungen und der Verantwortlichkeit von den Directionen der Actiengesellschaften für ihre Geschäftsführung durchaus nicht, und ist eine Analogie zwischen beiden ganz unfruchtbar; denn bei der ersteren handelt es sich um ein Verhältniss zu einem dritten bei der Unternehmung nicht Betheiligten, während bei der Letzteren das Interesse der Gesellschaft selbst in Frage kommt: kurz es ist eine ganze verschiedene Rechtslage! aber ganz abgesehen hiervon! Der Begriff dieser neuen Staatsanwaltschaft ist ein durchaus confuser. Anderwärts kennt man allerdings das Princip der „Inspectoren“ (Controleure); sie hätten allenfalls die Klagen, welche in irgend einer Form gegen eine Actiengesellschaft geführt würden, zu untersuchen und dem Kläger auf dem Administrationswege zu seinem Rechte zu verhelfen; es lässt ja durchaus nicht jede Klage sofort vermuthen, dass eine Collision mit dem Strafcodex vorliege. Die Institution soll bloss dazu dienen, dem Kläger seine Stellung formell zugänglicher zu machen, da er sein Recht einer mächtigen Gesellschaft gegenüber suchen muss. So liegt die Sache etwa gegenüber der Haftpflicht der Eisenbahnen. Wird jedoch verlangt, dass zur Ueberwachung der Actiengesellschaften zur Wahrung des Rechts der Actionäre und Obligatäre etc. besondere Staatsanwälte nöthig sind, so wird damit zugleich gesagt, dass jede Klage, die gegen eine Actiengesellschaft oder deren Geschäftsleitung geführt wird, zum vornherein vermuthen lasse, es liege eine Collision mit dem Strafgesetze vor, mit andern Worten, die Actiengesellschaft sei eine gemeingefährliche Gesellschaftsform! Wir vermuthen nämlich, dass die „schweiz. Handelszeitung“ nicht für Civilforderungen des Actionärs oder Obligatärs gegenüber der eigenen Gesellschaft den Staatsanwalt auf öffentliche Unkosten plaidiren lassen wolle. Dies wäre so absurd, dass man eine nähere Characterisirung einer solchen Anschauung füglich unterlassen kann.

Nehmen wir dagegen an, dass diese Staatsanwälte lediglich functioniren sollen, um einestheils die Rechtsansprüche des Staates gegenüber den Actiengesellschaften zu wahren, andertheils die allfällige Collision der letzteren mit dem Strafgesetze zu überwachen, so ist uns wiederum nicht verständlich, wie die Eidgenossenschaft 4 solcher Anwälte zu Fr. 10000 beschäftigen könnte. Die Eidgenossenschaft steht unseres Wissens nur mit einer Actien-Unternehmung in einem civilrechtlichen Verhältnisse: mit der Gotthardbahn, und hier functionirt ja bereits ein besonderes Inspectorat, das den Staatsanwalt wol überflüssig machen wird; die einzelnen Cantone dagegen haben bereits ihre Staatsanwälte, denen wir doch nicht die Beleidigung hinwerfen dürfen, dass sie die Actiengesellschaften unter ihren Augen criminaliter wirthschaften lassen, ohne sie vor den Richterstuhl zu ziehen. Wir dürfen also vermuthen, dass die „Schweiz. Handelszeitung“ eigentlich gar nicht an „Anwälte“ gedacht hat, als sie „Anwälte“ vorschlug, dass sie nicht an „Staatsanwälte“ dachte, als sie Processführung auf „öffentliche Unkosten“ vorschlug.

Der letzte Ausweg, in dem Vorschlage der „Handelszeitung“ einen Sinn zu suchen, wäre der, dass wir uns der Vermuthung hingeben, unter diesen „Anwälten“ seien eigentlich Controleure, Inspectoren für die Actiengesellschaften verstanden. Es sei dieser Vorschlag also mit dem früher behrührten in Deutschland angeregten System identisch. In diesem Falle wären jedoch 4 für sich fungirende von einander unabhängige Controlbeamte reiner Humbug. Ohne ein Inspectorat als Centralbehörde gieng es nicht und es würden im übrigen die über eine solche Controlbehörde oben gemachten Bemerkungen auch hier gelten. Nun besitzen wir ausserdem ja in der Schweiz bereits ein Eisenbahninspectorat: ein grosser und wichtiger Theil der Actiengesellschaften ist sonach bereits unter Vormundschaft gestellt; und bezüglich der Ueberwachung

des Bankwesens hat bereits die Discussion über das Banknotengesetz Klarheit verschafft.

Wir kommen auch hier wieder zu dem Schlusse: eine Controle der Geschäftsführung der Actiengesellschaft dürfte sich sowol bezüglich der Details als auch der Situation im Grossen und Ganzen — meistens als Illusion darstellen, geschehe nun diese Controle durch ein ausgebildetes System der Oeffentlichkeit oder durch ein förmliches staatlich organisirtes Inspectionssystem. St.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Die Arlbergbahn und die Stellung der Schweiz zu derselben.

Der „Tresor“ bemerkt zu dem vom österr. Handelsminister Chlumecky dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Eisenbahnprogramm, soweit sich dasselbe auf den Bau neuer Linien bezieht, Folgendes:

„Der Handelsminister stellt den Grundsatz auf, dass an die Gründung von neuen Eisenbahngesellschaften vorerst so lange nicht zu denken sei, als nicht die volle Gewähr vorliegt, dass der neuen Unternehmung eine gesunde wirthschaftliche Existenz zweifellos gesichert ist, und es werde daher in allererster Linie dafür zu sorgen sein, dass die Wahrscheinlichkeit oder auch nur Möglichkeit, dass solche neuen Gesellschaften nicht einmal für ihre Betriebskosten aufkommen, von vorn herein ausgeschlossen erscheint. Wenn man an diesem Satze festhält, dessen Richtigkeit gar nicht bestritten werden kann, so ist es dann um so auffallender, dass der Handelsminister in den Plan zur Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes als Hauptbahnen, welche vermöge ihrer allgemeinen staatlichen, und insbesondere ihrer commerciellen und volkwirthschaftlichen Bedeutung so wichtig sind, dass für ihre Ausführung zu sorgen in erster Reihe Aufgabe der Regierung sein muss, nächst der Donau-Uferbahn die Arlberg- und Predilbahn einbezieht, zwei Bahnen, von denen namentlich bezüglich der ersteren Niemand sich einem Zweifel darüber hingibt, dass eine Verzinsung des colossalen Capitals, welches in diese unter allen österreichischen Eisenbahnen am schwierigsten herzustellende investirt werden müsste, selbst in den bescheidensten Dimensionen erst nach vielen Jahren erreicht werden könnte; es wird mehr als eines Decenniums bedürfen, bis sie nur für ihre Betriebskosten aufkommen wird. Ebensowenig einverstanden kann man mit dem Bau der Linie Tarvis-Görz sein; die Ausführung bloss der Linie Tarvis-Görz, wodurch die Rudolfs-Bahn der Gnade der Südbahn überantwortet werden würde, sichert nicht die Selbstständigkeit derselben und die Rudolf-Bahn bleibt noch immer ihrer natürlichen Bewegungskraft beraubt. Mit den andern Theilen seiner Vorlage können wir uns vollständig befriedigt erklären, mit demjenigen, in welchem der Schwerpunkt des Gesetzentwurfes ruht, durchaus nicht. Die 61 Millionen Gulden, welche für die Hauptbahnen verwendet werden sollen, werden überdies dem Staate theuer zu stehen kommen; nicht nur die Zinsen dieser grossen Capitalsumme, sondern das Betriebsdeficit während einer mehrjährigen Periode, wenn einmal die Eisenbahn hergestellt wäre, wird der Staat zu tragen haben; dass eine Privatgesellschaft sich finden könnte, die zur Uebernahme dieser Bahn geneigt wäre, dieser Gedanke muss von vornherein ausgeschlossen werden; wie lange in solchem Falle die Leistung der Zinsgarantie währen möchte, das liesse sich nicht einmal annähernd berechnen. Nach der ersten Aufnahme zu urtheilen, die der vom Handelsminister entworfene Plan der neu zu bauenden Eisenbahnen gefunden hat, steht es noch dahin, ob das Abgeordnetenhaus die Herstellung der Arlberger und der Predilbahn bewilligen wird.“

Die Tragweite, welche die Erbauung der Arlbergbahn für die Schweiz erlangen würde, ist vielleicht bei uns noch zu wenig gewürdigt und zu wenig erörtert worden. Unzweifelhaft würde sich die Lage der Schweiz im europäischen internationalen Verkehre durch diese Bahn ändern; denn — wenn gegenwärtig unser Land trotz seiner Lage im Herzen Europa's doch nur vom internationalen Verkehre gestreift wird — so würde durch den Durchbruch des Arlbergs diese Stellung wesentlich gebessert: es würde die Schweiz durch diese neue Verbindung des Ostens mit dem Westen nicht nur geographisch — wie bisher — sondern auch rücksichtlich der Verkehrshauptadern in den Mittelpunkt des europäischen Verkehres zu liegen kommen. Da nun die Lage in einer Verbindung von Ost nach West sicherlich die günstigste Bedingung der Prosperität unserer Verkehrsanstalten liegt, so haben wir allerdings ein hohes Interesse an der Durchführung des Projectes der Arlbergbahn.

Schon eine Verbindung zwischen Süd und Nord wird Besserung bringen; allein ein Blick auf die Karte der alten Welt lehrt uns ja, dass jenseits des Arlberges nicht nur Oesterreich und Ungarn, sondern noch Russland und Asien sich ausdehnen und so für die Schweiz die Perspective in unermessliche Verkehrsgebiete eröffnen. Wir haben schon anlässlich unserer Betrachtungen über die Anregung einer Eisenbahnlinie Paris-Constantinopel unsere Ueberzeugung dahin ausgesprochen, dass eine Besserung der Situation unserer Eisenbahnen hauptsächlich von einer Verbindung von Ost und West durch den Arlberg oder durch Graubünden zu erhoffen sei. Inwieweit nun das Arlbergproject vom österr. Abgeordnetenhaus günstige Aufnahme findet, ist noch ungewiss; die Kosten sind so gross, dass eine Creditbewilligung unwahrscheinlich ist, und es dürfte sich fragen, ob nicht die Schweiz ein Interesse hat, für die Ausführung des Unternehmens sich in ähnlicher Weise zu erwärmen, wie Italien und Deutschland für den Durchbruch des Gotthard. Vorerst bleibt aber immerhin die Abwicklung der Angelegenheit im österr. Abgeordnetenhaus zu gewärtigen.

* * *

Rechtsfälle.

Körperverletzung „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ (§ 1 des Reichsges. vom 7. Juni 1871). Ist Umlegen der Weichen auf einem Bahnhofe als ein solcher Betrieb anzusehen?

Sen. II. Querel-Bescheid vom 17. April 1875 i. S. Isbarn c. Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Aus den Gründen:

„Die Umlegung der Weichen auf dem Bahnhofe zu H., wobei Kläger dadurch, dass eine von den Arbeitern aufgehobene Schiene zu Boden fiel und ein in der Schiene stecken gebliebener Schwellen-Nagel durch den Fuss des Klägers drang, diejenige Verletzung erlitten haben will, welche die behauptete Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit herbeigeführt haben soll, gehört für sich allein nicht zu demjenigen „Betriebe einer Eisenbahn“, für dessen nachtheilige Folgen für Leben und Gesundheit von Menschen der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 die Unternehmer des Eisenbahnbetriebs in einem über die, die Schadensersatzpflicht betreffenden allgemeinen Rechtsgrundsätze weit hinausgehenden Umfange verantwortlich erklärt.

Der Grund des Gesetzes beruht darin, dass es für nöthig erachtet wurde, gegen die besonders Gefahren, welche der eigenthümliche Betrieb des Eisenbahn-Gewerbes herbeigeführt, einen ausgedehnten Schutz zu gewähren; es ist dabei, wenn nicht ausschliesslich, doch vorwiegend die Benutzung der Dampfkraft zum Betriebe dieses Gewerbes und die Bewegung von Wagen auf Eisenbahnschienen und die dadurch herbeigeführte Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen in's Auge gefasst worden. Das Gesetz ist daher nur auf Unfälle anzuwenden, bei welchen ein Causalzusammenhang mit den besondern Gefahren des Eisenbahnbetriebes ersichtlich ist. Arbeiten, welche nur den Zweck haben, den Bahnkörper betriebsfähig herzustellen, oder die Locomotiven und Wagen in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen, sind für sich allein nicht mit dem Eisenbahnbetriebe selbst zu identificiren. Auch Reparatur-Arbeiten an dem Bahnkörper der bereits im Betriebe befindlichen Bahnen, sowie an den Schienen, welche zur Wagenbeförderung dienen, und die Erhaltung oder Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit bezwecken, sind an und für sich ebensowenig dem Eisenbahn-Betriebe im Sinne des § 1 des Reichsgesetzes gleichzustellen, wie die in den Motiven des Regierungs-Entwurfs besonders hervorgehobenen „Bauten und Arbeiten in Maschinen-Werkstätten.“ Es kommt nicht auf den Ort, wo eine solche Arbeit vorgenommen wird, sondern auf deren Causalbeziehung zu den eigenthümlichen Gefahren des Betriebes des Eisenbahngewerbes entscheidend an. Daher kann unter besonderen Umständen, wenn nämlich ein bei den Reparatur-Arbeiten an den Schienen vorgekommener Unfall in einer ersichtlichen Causalbeziehung zu dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe steht, wenn z. B. ein während solcher Arbeit ankommender Eisenbahnzug die Veranlassung zu dem Unfälle gegeben hat, der § 1 des Reichsgesetzes auch auf einen solchen Unfall anwendbar sein. Solche besondere Umstände sind aber vom Kläger nicht behauptet worden. In deren Ermangelung fällt ein bei der Reparatur der Schienen resp. Weichen auf dem Bahnkörper eingetretener Unfall um so weniger unter den § 1 des Reichsgesetzes, als solche Unfälle auch bei andern Bauten und Reparaturen, welche mit einer Eisenbahn in gar keinem Zusammenhang stehen, vorkommen können und vorkommen.“

E. d. R. O. G.

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 8. Nov. 1875. Der Bundesrath hat das Bundesgesetz betr. die Haftung der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen mit dem 10. I. Mts. als vollziehbar erklärt, nachdem die 90tägige Referendumsfrist unbeansprucht abgelaufen ist.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,80 M., Airolo 28,40 M., Total 25,20 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,46 M. Bei Göschenen wurden die Arbeiten durch Wasserzudrang verzögert.

Gotthardbahn. Nach einer Notiz im „B. d. Urschweiz“ hat die Gotthardbahndirection die Anlage des Bahnhofes Schwyz in der Matte des Hrn. Inderbitzin, an der Grenze der Gemeinde Ingenbohl beschlossen. Nach der Ansicht des citirten Blattes ist dies keine „geeignete“ Haltestelle im Sinne des Subventionsvertrages, und es hält dafür, dass, wenn die Bahngesellschaft den Wünschen der Gemeinde Schwyz nicht besser entgegenkomme, die Subventionszahlungen einzustellen seien.

Schweizerische Westbahnen. Der Bericht des Staatsrathes von Waadt an den Grossen Rath über die Stellung des Cantons Waadt gegenüber der neuesten Phase des Westbahnunternehmens ist soeben im Druck erschienen. Der Staatsrath untersucht hauptsächlich die Frage, ob der Canton Waadt zugeben dürfe, dass in den revidirten Statuten die bisherige Vertretung des Cantons im Verwaltungsrathe reduziert werde, und kommt zu dem Schlusse, dass die Genehmigung dieser Aenderung zu verweigern sei, falls nicht auf anderweitigem Wege dem Canton Waadt entsprechende Garantien und Compensationen gesichert werden. Im ferneren findet der Staatsrath auch die neue Organisation der Direction vom waadtländischen Standpunkte aus bedenklich. Während bisher die Direction aus vier Mitgliedern bestand, welche den Cantonen Waadt, Freiburg, Neuenburg und Genf angehören mussten, soll nach den neuen Statuten die Verwaltung ermächtigt sein, die Direction in die Hände eines einzigen Directors zu legen, ohne Rücksicht auf dessen Herkunft. Der Staatsrath fürchtet, dass auf diese Weise die Direction einem Manne könnte anvertraut werden, welcher den Interessen des Waadtlandes gegenüber sich gleichgültig, ja feindselig verhielte.

Aus diesen Gründen beantragt der Staatsrath, die neuen Statuten der Westbahnen, soweit es die erwähnten Bestimmungen betrifft, nicht zu genehmigen. Sollte der Grosse Rath aber dafür halten, dass es zweckmässig sei, die neue Finanzcombination zu begünstigen, so verlangt der Staatsrath eventuell, dass ihm Vollmacht gegeben werde, eine Modification in der Verwaltung und Direction wenigstens in dem Sinne herbeizuführen, dass die bisherigen Rechte des Cantons Waadt in entsprechender Weise compensirt werden.

Regina Montium. An der Generalversammlung in Luzern vom letzten Dienstag wurden die Anträge des Verwaltungsrathes laut einer Depesche der „Allgem. Schw. Ztg.“ mit zwei Drittel der Stimmen angenommen und die Bestellung einer Untersuchungscommission abgelehnt. „Aber materiell weder Trost noch Hoffnung“, schliesst die betr. Depesche.

Unfälle.

Schweizerische Centralbahn. Den 8. d., Nachmittags entgleiste zunächst der Station Murgenthal ein Personenwagen des von Bern gekommenen Zuges Nr. 10 der Centralbahn in Folge Bruches eines Radreifens. Ausser der Verspätung des Zuges hatte der Unfall weder für die Reisenden noch das Material weitere Folgen.

— Donnerstags den 4. Nov., Abends 4 Uhr 20 Min. stiess in Herzogenbuchsee der von Olten kommende Güterzug auf einen in der Bahnhofhalle stehenden Personenzug, zertrümmerte drei Waggon und trieb dieselben seitwärts über das Geleise. Die Maschine des Güterzuges wurde ebenfalls beschädigt. Der Führer und der Heizer sprangen weg. Es ist Niemand umgekommen, noch verletzt worden. Der Zusammenstoss folgte aus Unachtsamkeit des Weichenwärters, welcher seine Weiche unrichtig gezogen hatte.

— Letzten Montag Abend begegnete auf der Eisenbahnlinie bei Noiraigue ein bedauerlicher Unglücksfall. Ein Bahnangestellter, der die Functionen eines Bremsers verrichtete, wurde mit zerschmettertem linkem Schulterblatt und fast vollständig vom Rumpf getrenntem linken Arm auf der Bahnlinie gefunden. Vermuthlich ist er beim Güterzug, der um 5 Uhr Abends thalabwärts geht, bei der Bedienung der Bremse zwischen zwei Wagen gefallen.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:	Nachfrage:
Folgende Techniker werden gesucht:	Folgende Mitglieder suchen Stellen:
I. Ingenieur-Fach:	I. Ingenieur-Fach:
1) Ein erfahrener Ingenieur auf ein Bureau.	1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
II. Maschinenbau-Fach:	2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
1) Ein Maschinen-Ingenieur als Director einer mechanischen Werkstatt und Gießerei in Südtalien.	3) Ein Geometer.
2) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.	II. Maschinenbau-Fach.
3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.	1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
III. Chem.-techn.-Fach:	Bemerkungen
1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewanderter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.	1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Ein junger Chemiker als Antheilhaber ein Chem. Fabrik.	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.

H. PAUR, Ingenieur. Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.