

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 24

Artikel: Die Militärorganisation und die Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2175>

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: 14.01.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 8. December 1874.

No. 24.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direkt bei der Expedition.

Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-öster. Postvereins, für alle übrigen Länder direkt bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen. — Die Militärorganisation und die Eisenbahnen. — Rechtliches. — Bötzbergbahn. — Schweizerische Localbahnen. — Oesterreich. — Vorarlbergerbahn. — Longueur des chemins de fer français livrés à l'exploitation. — Eisenbahn-Betriebsordnung. — Neuer Rauchfang für Locomotiven. — Bund und Kantone. — Chronik. — Unfälle. — Ausgeschriebene Stellen. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

Es kann dieser Entscheid unmöglich nur den bereits genannten Nachweis über das Anleihen betreffen, sondern es fasst derselbe ganz zweifellos denjenigen Punkt nochmals ins Auge, welcher schon beim Finanzausweis geprüft worden ist: je nach der Solidität des Unternehmens soll der Zeitpunkt, da ein mit Pfand gedecktes Unternehmen erhoben werden kann, vor- oder rückwärts geschoben werden. Bei dem einen Unternehmen wird es genügen, wenn die Erdarbeiten begonnen sind, bei dem andern wird die Verbauung einer grösseren Quote des Actienkapitals gefordert werden. Die Frage ist also eine rein administrative, die sich von keinem Gesetzesparagraphen, sondern einzig von der Fürsorge gegenüber dem creditirenden Publikum und der umsichtigen Verhütung arger Prellereien leiten lässt. In der That haben wir allerdings Fälle vor Augen gehabt, an Hand welcher es sich klar gezeigt, dass der Finanzausweis, auch wenn er genehmigt wird, noch keinen creditfesten Boden bereitet. So fällt uns die englische Gesellschaft für die Mitteleuropa-Bahn ein, die in den 60er Jahren über den Gotthard zu bauen projectirt und den Finanzausweis, obgleich man ihr genau auf die Finger sah, geleistet, ja sogar mit den Erdarbeiten begonnen hatte. In diesem Falle wäre also nach unsern oben entwickelten Grundsätzen die Verpfändung zu gestatten gewesen, und doch stellte sich das ganze Unternehmen später als eine Schwindelei heraus, die, wäre ihr ein Anleihen gestattet worden, alle Creditoren um ihr Geld betrogen hätte. Die Genehmigung des Tracé und des Finanzausweises, sagt man, erstrecke eben seine Fürsorge nur in geringe Tiefe; sie verhüte allerdings, dass, wie in Amerika vorgekommen, Bahnen von ganz imaginärem Tracé auf den Markt gebracht werden, aber dem Credit des Unternehmens näher auf den Zahn zu fühlen, liege nicht in ihrem Bereich. Eben desshalb müsse bei dem Pfandbegehr nochmals eine eingehende Prüfung der Situation des Unternehmens gefordert und je nach der Stellung desselben im Verhältniss zu den vorgerückten Arbeiten der specielle Entscheid für den speciellen Fall abgegeben werden.

So sehr wir es anerkennen, dass das ganze Gesetz dem Zweck dienen soll, das Publikum vor Betrug zu wahren, und dass desshalb die grösste Umsicht geboten ist, so kann uns diese Voradministrirung der Frage doch wiederum nicht recht befriedigen. Will man nicht, dem Gesetze streng folgend, sich an unsere obige Deduction halten und sofort nach Beginn der Erdarbeiten die Pfandbestellung möglich machen, so suche man nach einem andern fassbaren allgemein leitenden Satze als Richtschnur. Ohne Gefährdung des Creditors wird es allerdings mit keiner Lösung ablaufen, da das Gesetz den Keim für diese Gefährdung selber enthält, indem es an einem unvollendeten Körper ein Pfandrecht zu dessen Vollendung ermöglicht. Auf den Credit des Unternehmens wird daher der Creditor immer sich stützen müssen und mithin immer riskiren. Eine grössere Sicherheit als bei Gewährung des Pfandes sofort nach dem Finanzausweis läge aber allerdings darin, dass ein gewisses Verhältniss des neuen Anleihens zum Pfandobjekt, d. h. zum verbauten Actienkapital, gefordert würde. Es liegt dies nicht im Gesetze, weder gefordert, noch angedeutet (ja nach unserer Ansicht ist eine solche Beschränkung darin eher ausgeschlossen); aber dennoch dürfte ein solcher Satz, wenn man einmal unsere nächstliegende Deutung als creditgefährlich wegweist, als zweckmässigste Interpretation desselben aufgestellt werden, zunächst nur als administrative Richtschnur provisorisch, bis die Macht der Tradition dem Satze die Festigkeit gegeben hätte, die ihn mit dem Gesetze untrennbar verknüpft. In welcher Proportion jene beiden Factoren (verbautes Actienkapital und neues Anleihen) stehen müssten, wagen wir nicht zu entscheiden; hier wäre es allerdings die Aufgabe der Praxis und der Erfahrung, nach einem solchen Quotienten zu suchen.

* * *

h. Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen. (Corr.) Wir haben uns in Nr. 23 der „Eisenbahn“ dahin ausgesprochen, dass die Möglichkeit einer Verpfändung von Eisenbahnen an Hand von Art. 9 u. 3 des Gesetzes mit dem Zeitpunkt eintreten soll, da die Bahn den Finanzausweis geleistet und mit den Erdarbeiten begonnen hat. In der That können wir uns vom juristischen Standpunkte aus auch heute noch keine andere Lösung dieser Frage vorstellen. Sobald nur einmal das Pfandrecht zur Vollendung einer Bahn gegeben wird, so gibt es rückwärts keine andere Schranke als den Finanzausweis, der allerdings gefordert werden kann und muss, bevor der Nachweis über den Zweck und Umfang des Anleihens, das mit dem gewünschten Pfandrecht gedeckt werden soll, abgenommen werden darf. Oder wo lässt sich rechtlich zwischen den beiden Anhaltspunkten eine fassbare Differenz statuiren, wenn das Gesetz den besagten Nachweis fordert und das Pfandrecht nebenbei überhaupt „zur Vollendung der Bahn“ gestattet? Ist alles Weitere nicht „Vollendung“, sobald nur überhaupt mit den Erdarbeiten begonnen ist? Und wenn der Finanzausweis nur etwas bedeutet, ist mit seiner Genehmigung dem administrativen Theil der Frage an sich nicht genug gethan, ist die Creditfähigkeit des Unternehmens damit nicht officiell festgestellt, so dass im Allgemeinen die Competenz zur Aufnahme eines Anleihens und Deckung desselben mittelst eines Pfandrechtes nicht mehr wohl bestritten werden kann? Im speciellen Fall kann es sich einzige noch um die Frage handeln, ob der in Art. 3 geforderte Nachweis über das Anleihen und dessen Verwendung geleistet sei oder nicht. So an Hand des Gesetzes. — Wir sind nun aber mit dieser Deduction, wie es scheint, mit dem eidg. Departement und dem Bundesrath in Widerspruch gerathen. Vor einigen Tagen frug nämlich die Basler Handelsbank, Creditorin der Bern-Luzern-Bahn, ganz allgemein beim Bundesrath um eine Interpretation des Eisenbahn-Pfandgesetzes an bezüglich gerade der Frage, von welchem Zeitpunkt an die Verpfändung der Bahn gestattet werden soll, und sie erhielt zur Antwort, der Bundesrath ertheile eine solche Interpretation nicht, um so weniger, da das Gesetz zu neu sei, als dass schon allgemein verbindliche Interpretationen gegeben werden könnten, vielmehr vor Allem aus Erfahrungen abgewartet werden müssen. Das heisst also, der Bundesrath wird in Zukunft je nach dem speciellen Fall entscheiden, und es wird sich dann zeigen, ob sich die Verhältnisse gleichartig genug gestalten, um die Bildung eines allgemeinen Satzes zu ermöglichen.

Die Militärorganisation und die Eisenbahnen. Geschichtliches. In der letzten Nummer unserer Wochenschrift wurden die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Artikel der neuen

Armeestand, über sämmtliche Eisenbahnen ernannt (Art. 207). Diese Bestimmungen der Art. 207 und 208 scheinen jedoch — so sehr auch der Kriegsbetrieb eine möglichst centralisierte Leitung wünschbar macht — einige Gefahren zu involvieren. Es ist nämlich unzweifelhaft, dass dieser Oberbetriebschef aus dem obern Beamtenkörper einer der bestehenden Bahnen gewählt werden müsste. Nun wird aber einerseits kaum ein Beamter zu finden sein, der von sich aus mit den Detailverhältnissen aller schweizerischen Bahnen genau vertraut ist, um so mehr, als derselbe nicht Musse haben wird, sich vorher zu orientiren, weil er eben nur erst im Kriegsfall gewählt wird; anderseits wird dieser Oberbetriebschef die ihm abgehenden Localkenntnisse nicht durch eine ihm zur Seite stehende Centralcommission, welche aus dem Kreise der obersten Betriebsbeamten, der Directoren, gewählt würde, ersetzen können, weil die besten und tüchtigsten Leute, die Directoren, ausser Function gesetzt würden. Art. 208: Das Verfügungsrecht der Gesellschaften wird suspendirt, d. h. die Directoren werden spazieren geschickt! Was wird denn aus diesen Directoren, an deren Stelle nun der Oberbefehlshaber und der Oberbetriebschef getreten sind? Diese Isolirung des Oberbetriebschefs kann zu einer Gefahr und Calamität werden, und da müssen wir gestehen, dass uns der Vorschlag des Entwurfes der 1867er Eisenbahnconferenz mit seiner Consultativcommission in Friedenszeiten und der Fünfercentraldirection im Kriegsfalle doch bei Weitem besser gefällt.

Nun bestimmt allerdings der Art. 74 der Militärorganisation, dass eine besondere Abtheilung des Generalstabes aus dem Personal der Administration und des Betriebes der Eisenbahnen gewählt werde, dass diese Offiziere in Friedenszeiten die Organisation des Kriegsbetriebes der Eisenbahnen, sowie den Dienst für Unterbrechung und Wiederherstellung derselben vorzubereiten haben, und dass sie bei Eintritt des Kriegsbetriebes dem Oberbetriebschef beigegeben werden; jedoch es verlautet nicht, ob der Oberbetriebschef selbst Mitglied des Generalstabes sei, oder ausser demselben stehe. Unzweifelhaft muss Ersteres angenommen werden, und so dürfte die Militärorganisation eine dahinlautende Bestimmung enthalten. Diese Generalstabsoffiziere werden jedoch niemals tüchtige Eisenbahndirectoren ersetzen, und wenn der General von den gewieitesten Leuten seines Faches mit Recht umgeben ist, so dürfte der Oberbetriebschef zum Mindesten von einer consultativen Commission der gewieitesten Eisenbahndirectoren unterstützt werden.

* * *

Rechtliches. — I. Zur Verantwortlichkeit der Telegraphenverwaltungen. Die „N. Z. Z.“ enthielt in Nr. 595 folgenden Artikel:

Bekanntlich enthalten die Depeschen-Formulare der deutschen und auch schweizerischen Telegraphenverwaltungen den merkwürdigen Beisatz, dass die letztern für keinen von ihren Beamten zu machenden Fehler irgendwelche Verantwortlichkeit übernehmen. Wie verhängnissvoll diese ausbedogene Unverantwortlichkeit für das Publikum werden kann, beweist folgender Fall, den die „Frkfurter Ztg.“ mittheilt. Anfangs voriger Woche telegraphirte ein dortiger Arbitrageur an seinen Commissionär in Berlin, 300 Stück Creditactien für ihn zu kaufen. Als Antwort erhält er eine erste Depesche, worin ihm der Kauf von bereits 1500 Stück angezeigt wird, für den Rest bleibe man weiter bemüht. Die bald darauf folgende zweite Depesche unterrichtet den bestürzten Arbitrageur von einem weiteren Kauf von 1000 Stück, und, Ende gut, Alles gut, langt die dritte Depesche über die Erledigung der letzten 500 Stück an. Wie zu ersehen, hatte der Berliner Commissionär statt 300 Stück nun den zehnfachen Betrag von 3000 Stück gekauft und zwar auf seine erhaltene Depesche hin, welche ausdrücklich von „dreitausend“ Stück spricht, trotzdem der Frankfurter Absender der Vorsicht wegen die Zahl „dreihundert“ in Worten geschrieben hatte. Da nun die Telegraphen-Verwaltung für diesen erwiesenen Fehler eines ihrer Beamten keine Verantwortlichkeit weiter übernimmt, als dass sie dem Geschädigten die Kosten seiner Depesche gütigst zurückerstattet, und andererseits der Vollzieher jener Ordre correct gehandelt hat, so trägt den Schaden einzig und allein der Absender der richtigen Depesche. Zum Glück konnte dieser Fall mit 4—500 fl. Schaden (Equivalent der Telegraphen-Verwaltung: 15 Sgr. für 1 1/2 Depeschen) beglichen werden, bei grossen Curs-Variationen aber hätte ein ganzes Vermögen hiebei verloren gehen können. Unter solchen Umständen dürfte es wohl an der Zeit sein, der Frage der Verantwortlichkeit der Telegraphen-Verwaltungen wieder näher zu treten. In Amerika wurde kürzlich eine Telegraphen-Verwaltung im ähnlichen Falle zu einem Ersatz von über

10,000 Dollars gerichtlich verurtheilt, und soll das Publikum bei Absendung seiner Depeschen nicht den schwersten Eventualitäten ausgesetzt bleiben, so muss sich die Telegraphen-Verwaltung entschliessen, für die von ihren Beamten beförderten Depeschen die volle Verantwortlichkeit zu übernehmen. Auf die Rück erstattung der zwischen 10 und 20 Sgr. befragenden Depeschen kosten würden die Absender dann gerne verzichten.

Nun wird der „N. Z. Z.“ hierauf geschrieben:

„Mehr als 40 verschiedene Staaten haben im internen sowohl als im internationalen Telegraphenverkehr keine Verantwortlichkeit übernommen, dagegen verpflichten sie sich, alle nötigen Maassregeln zu ergreifen, um die gehörige Besorgung des Dienstes zu sichern. Wer nur irgend welchen Begriff und Einsicht von den Manipulationen des Telegraphendienstes besitzt, sogar die grössten Fachmänner, die doch gewiss ernstlich bemüht wären, wenn immer möglich, das Aeußerste zu gewähren, müssen hier leider ihr non possumus aussprechen, und in der That möchten wir das Rätsel zu gerne gelöst sehen, wie eine Telegraphenverwaltung bei der Unzahl von Depeschen mit 50 Cts. Taxe Garantie bieten könnte. Dem Publikum ist es ja unbenommen, mit 1 Fr. Taxe seine Depesche recommandiren zu lassen, oder aber, wenn das nicht gewünscht wird, in zweifelhaften Fällen, wo eine unbedeutende oder bedeutende Verstümmelung vermutet wird, die Depesche in „service taxé“ repetiren zu lassen; kommt die Depesche zum zweiten Mal ganz gleich, so bezahlt der Empfänger diese Service-Depesche; ist aber nur ein Fehler vorhanden, so werden die Taxen remboursirt, ungeachtet die Depesche schnellstens rectifizirt wird.

II. **Zugsverpätung.** Ein Herr Becke in London machte kürzlich vor dem Grafschaftstribunal eine Klage auf Schadenersatz gegen die Great Western Bahn anhängig, indem er seine Klage darauf begründete, dass, nachdem er eine Fahrkarte von Reading nach Henley löste, der Zug in der Anschlussstation Ewyford mit einer Verspätung von neun Minuten ankam und somit den Anschluss versäumte. Da nun der Kläger nicht eine Stunde Zeit verlieren konnte, um auf den nächsten Zug zu warten, mietete er einen Wagen, um sich an seinen Bestimmungsort zu begeben. Die Gesellschaft wendete hiegegen ein, dass sie nur verpflichtet gewesen sei, Herrn Becke von Reading nach Henley nicht mit einem bestimmten Zuge, sondern nur in angemessener Zeit zu befördern; dass sie außerdem in ihren Bahnhöfen einen „Avis“ angeschlagen habe, worin sie sich für nicht direct durch ihr Verschulden entstehende Verspätungen unverantwortlich erklärt. — Der Richter Mr. Stonor gab über den Fall ein weitläufig motivirtes Urtheil ab, in welchem er darlegt, dass die Beförderung der Reisenden seitens der Eisenbahnen in einem angemessenen Zeitraume, welcher ja von den Bahnen selbst bestimmt und veröffentlicht wird, zu geschehen habe. Einst, zur Zeit der Postwagen, mögen wohl zahllose Hindernisse Verspätungen herbeigeführt haben; heutzutage jedoch könne höchstens ein Schneesturm oder ein dichter Nebel als unvorhergesenes Hinderniss von einer Eisenbahn geltend gemacht werden, wenn die Beförderung nicht in dem fahrplännischen Zeitraum stattfindet. Die Bahn gehöre der Gesellschaft, sie sei verpflichtet, dieselbe zu überwachen und im Stande zu halten; sie habe also alle Mittel in der Hand, Verspätungen oder Unfälle zu verhüten. Im vorliegenden Falle könne weder Schneesturm noch Nebel als Entschuldigung angeführt werden. Was jedoch den oben angeführten „Avis“ anbelangt, in welchem die Gesellschaft ihre Verantwortlichkeit und Haftbarkeit eigenmächtig beschränkt, so nimmt das Urtheil Verlassung, dies für eine Ungeheuerlichkeit (monstrous pretension) seitens der Bahnverwaltung zu erklären. — In Folge dieses Urtheils wurde der Klage des Herrn Becke stattgegeben.

* * *

Bötzbergbahn. Wie wir vernehmen, trägt man sich in aargauischen Regierungskreisen mit dem Gedanken, auf die Eröffnung der Bötzbergbahn hin den Uebertrag des Betriebes der Strecke Aarau-Brugg auf die Centralbahn zu veranlassen. Nach diesem Project würde eine Veränderung der Verbindung der Ostschweiz mit der Westschweiz eintreten, so zwar, dass eine directe Verbindung zwischen Zürich und Basel entstünde, während diejenige zwischen Zürich und Bern die Modification erlitte, dass Brugg zur Umsteigstation würde. Brugg würde somit die Bedeutung von Olten erlangen. Da nun Aarau dadurch den Charakter der Anschlussstation verlöre, so hofft man dagegen, von Seite der beteiligten Bahnunternehmungen anderweitige Zugeständnisse zu erlangen. — Wir geben diese Notiz unter allem Vorbehalt.

* * *