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: 14.08.2025

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

DIE EISENBAHN — LE 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.

„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.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. *Ausland:* Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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.

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.

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 Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Ausgeschriebene Stellen. — Eisenpreise. — Stellenvermittelung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

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 einzig 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. 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 grössern Quote des Actiencapitals 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 Pfandbegehren 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 zn 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 Pfandobject, d. h. zum verbauten Actiencapital, 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 verknüpfte. In welcher Proportion jene beiden Factoren (verbautes Actiencapital 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.

* * *

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

Militärorganisation gebracht. Durch diese Artikel wird endlich eine Frage entschieden, die sich wie ein rother Faden durch die Conferenzprotocolle der schweiz. Eisenbahn-Verwaltungen zieht, und es bietet zugleich einiges Interesse, die bisherigen Anschauungen der Verwaltungen, sowie die bisherige Praxis hierin kennen zu lernen. Nachdem eine aus dem Jahre 1862 datirende Convention zwischen dem Bundesrath und den Bahnverwaltungen ausser Kraft getreten war, bemühten sich insbesondere die Verwaltungen, über die Organisation der Betriebsleitung im Kriegsfalle zu einer Einigung zu gelangen. Aus den Berathungen der Directorenconferenzen ging dann auch folgender Entwurf hervor:

La Conférence

des délégués des Administrations des chemins de fer suisses,

réunie à Genève le 11/12 avril 1867,

après avoir entendu le rapport de la commission nommée le 27 juillet 1866, et aux termes de la décision de la conférence tenue avec le Département militaire fédéral le même jour,

décide:

d'adopter les dispositions suivantes en vue de l'organisation du service des chemins de fer en temps de guerre ou de danger, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral.

I. *Commission consultative.*

§ 1. Il sera établi, pour les temps de paix, une commission consultative composée de représentants des administrations des chemins de fer suisses. Chaque administration devra y être représentée. Ces représentants devront être citoyens suisses. Deux ou plusieurs administrations pourront avoir un même représentant. Dans ce dernier cas, le représentant n'aura qu'une seule voix dans les votations et les nominations.

Chaque administration a le droit de changer son représentant lorsqu'elle le juge convenable, sous la réserve toutefois que ce changement ait lieu dans l'intervalle de deux sessions de la commission.

L'administration présidant les conférences devra porter immédiatement à la connaissance du Département militaire fédéral la composition de la commission.

§ 2. La commission consultative se réunit sur la convocation du Département militaire fédéral. Le chef de ce Département en est le Président de droit. Elle nomme dans son sein un Vice-président qui remplit les fonctions de Président en absence du chef du Département militaire fédéral. Elle désigne les membres des souscommissions qu'elle juge convenable de charger de l'étude de questions spéciales.

§ 3. La commission consultative a pour mandat:

a) de fournir au Département militaire fédéral tous les renseignements dont il pourrait avoir besoin relativement à l'emploi des chemins de fer pour les transports militaires.

b) d'étudier les questions que le Département militaire fédéral soumet à son examen; d'adresser au dit Département des rapports et préavis sur ces questions.

c) d'adresser au Département militaire féderal les propositions qu'elle estimerait devoir faire dans le but de rendre l'usage des chemins de fer le plus utile possible en cas de guerre.

§ 4. Un secrétaire désigné par le Département militaire fédéral est chargé de la rédaction des procès-verbaux ainsi que de la réunion et conservation des divers documents, mémoires et correspondances relatifs aux travaux de la commission.

§ 5. Les frais de la commission et des sous-commissions sont à la charge du Département fédéral.

§ 6. En dehors de la commission consultative constituée par les articles précédents, le Département militaire fédéral conserve la faculté de s'adresser directement aux administrations des chemins de fer suisses pour en obtenir les renseignements qu'il aurait à leur demander.

II. *Organisation du service des chemins de fer en temps de guerre ou de danger.*

§ 7. En temps de guerre ou de danger, il sera établi pour tous les chemins de fer suisses une Direction centrale.

§ 8. La Direction centrale se compose de cinq membres choisis dans les différentes administrations des chemins de fer suisses et qui devront être citoyens suisses. Il ne pourra être pris dans une seule et même exploitation plus d'un membre de cette Direction centrale.

Les administrations des chemins de fer suisses s'entendront pour la nomination de cette Direction.

§ 9. Le Conseil fédéral fixe le moment et le lieu où la Direction centrale doit se constituer. Celle-ci choisit dans son sein son Président et son Vice-président et se pourvoit du personnel nécessaire.

§ 10. La Direction centrale fait immédiatement connaître sa constitution au Département militaire fédéral et se tient à la disposition de l'autorité militaire supérieure. Elle communique de même sa constitution aux administrations de chemins de fer et à partir de ce moment elle remplace la commission consultative instituée à l'article 1er ci-dessus.

§ 11. La Direction centrale reçoit directement du Chef d'Etat-major les ordres relatifs au service des chemins de fer, et en retour lui adresse les rapports qui concernent ce service. La Direction centrale prend les mesures nécessaires pour l'exécution prompte et sûre de ces ordres.

§ 12. A partir du moment de son entrée au service, la Direction centrale, sous les ordres immédiats de l'autorité militaire supérieure, prend la direction de l'ensemble du service des chemins de fer suisses: à cet effet, elle se met en relations avec leurs différentes administrations. Dès ce moment, elle dispose de toute l'organisation des services, tant pour les transports militaires que pour le service civil et adressera tous les ordres relatifs au service des chemins de fer aux administrations des différentes lignes ou aux employés supérieurs qui lui seront désignés à cet effet et qui devront veiller à leur exécution.

§ 13. En dehors des dispositions que la Direction centrale sera dans le cas de prendre pour exécuter les ordres donnés par le Chef d'Etat-major concernant le service des chemins de fer, les diverses administrations des chemins de fer conservent leur autonomie.

§ 14. Les frais de la Direction centrale seront supportés par la Confédération.

§ 15. L'autorité militaire supérieure fixe le moment où la Direction centrale de chemins de fer suisses cesse de fonctionner. Celle-ci en donne avis immédiat aux administrations de chemins de fer.

§ 16. Les administrations des chemins de fer suisses seront indemnisées par la Confédération, conformément à l'article 143 de la loi sur l'organisation militaire fédérale, des pertes et dommages qu'elles auront subis par suite des dispositions prises par la Direction centrale pour l'exécution des ordres de l'autorité militaire fédérale.

III. *Obligations militaires des employés de chemins de fer.*

§ 17. Tous les employés de chemin de fer, quelles que soient les fonctions dont ils sont revêtus, sont exemptés du service militaire, tant qu'il n'a ni mise de piquet des troupes fédérales, ni mise de ces troupes sur pied.

§ 18. Dans le cas de mise de piquet des troupes fédérales, que cette mise de piquet soit générale ou partielle, ou dans le cas d'une mise de troupes sur pied, provoqué par un danger extérieur ou intérieur, les employés suisses des chemins de fer sont assujettis à remplir leur devoir militaire en leur qualité d'employés de chemins de fer. A partir de ce moment, il leur est interdit de quitter leurs fonctions. Celui qui abandonnerait ses fonctions, serait considéré comme déserteur et puni comme tel.

§ 19. Toutes les fois que par suite de circonstances prévues ci-dessus, la Direction supérieure des chemins de fer suisses passera outre, les employés des chemins de fer seraient soumis aux lois militaires comme les troupes de la Confédération.

§ 20. Les employés de chemins de fer exemptés du service militaire par les dispositions ci-dessus auront à payer les taxes ou impôts militaires prévus par les lois cantonales. Dans les années où il y aurait soit une mise de piquet, soit une mise de troupes sur pied, ils seront exemptés du paiement de cette taxe ou de cette impôt.

Dieser Entwurf wurde dem Militärdepartement am 1. Mai 1867 in 25 Exemplaren eingesandt; jedoch die Conferenz erhielt, trotz wiederholten Gesuches, keine Antwort, und diese so wichtige Angelegenheit blieb liegen! Da kam der deutsch-französische Krieg und die Grenzbesetzung! Den 23. Juli 1870, 9 Uhr Morgens, trat nun in Olten eine Conferenz von höhern Militärs und Eisenbahnbeamten unter dem Vorsitze des Chefs des Generalstabes zusammen. Hier folgt das Protocoll jener Conferenz:

Conférence relative

à l'emploi des chemins de fer suisses pour le transport de troupes,

tenue à Olten, le samedi 23 juillet 1870, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Colonel fédéral Paravicini, Chef de l'Etat-major.

Présents: M. le Colonel Sigfried et M. le Lieut. Colon. Grandjean, M. Schmidlin, Directeur du Central Suisse et M. Vögelin, Chef du mouvement de la dite Compagnie, M. Weiss, Directeur du Nord-Est, M. Gowthorpe, Chef du mouvement de la Suisse Occidentale, M. Hidber, Chef de l'Union Suisse, et M. Leuzinger, Chef du mouvement de l'Etat de Berne.

M. le Président remercie les Compagnies des services qu'elles ont rendu jusqu'ici pour le transport des troupes appelées sous les armes; il espère qu'une entente interviendra pour assurer les transports qui pourraient avoir lieu.

Les décisions suivantes sont prises:

1. Chaque Compagnie de chemin de fer conserve son autonomie et exécutera sous sa responsabilité les ordres reçus de l'autorité militaire.

2. Il sera délégué par les Compagnies des agents qui se constitueront en comité de préconsultation sous la présidence de l'autorité militaire, et se réuniront sur convocation au lieu désigné.

3. Il sera dressé le plus promptement possible l'Etat effectif sommaire du personnel donnant le nombre des employés:

a) du mouvement et du télégraphe;
b) de la traction, service actif et ateliers;
c) de la voie;
d) du service commercial et non classé.

De plus l'inventaire du matériel roulant comprenant:

a) Locomotives: 1. Marchandises;
2. Mixtes;
3. Express et voyageurs.

b) Voitures: 1. pour transport des troupes (nombre total des places);
2. „ „ des chevaux „ „ „ „
3. „ „ de voitures, fourrages et divers.

4. Le désir est exprimé que tous les employés de chemin de fer soient exemptés du service militaire et qu'ils rentrent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas tout le personnel serait tenu de rester à son poste, et celui qui l'abandonnerait, serait considéré comme déserteur et puni comme tel.

5. Les transports militaires ont la prépondérance sur les transports civils et seront ordonnés par le Chef de l'Etat-major.

6. Chaque Compagnie enverra au bureau de l'Etat-major son graphique du service actuel en double expédition, toute modification qui y sera apportée, devra être annoncée au dit bureau avant sa mise en vigueur.

7. La Direction centrale suisse s'adressera par écrit au Chef de l'Etat-major pour lui faire rapport sur une surveillance éventuelle du télégraphe, et pour la pose de la double voie entre Aarau-Olten et Aarburg-Herzogenbuchsee. Aucune autre proposition n'ayant été faite, la séance est levée à 10 heures du matin. Chaque Compagnie recevra une expédition du présent procès-verbal.

Olten, le 23 juillet 1870.

In Bezug auf die Bildung der obersten Administrativstelle bilden somit der Entwurf der Eisenbahn-Conferenz von 1867, der Entscheid der Oltener Conferenz und die neue Militär-Organisation ganz entgegengesetzte Anschauungen. Während die ersten beiden Conferenzen die Autorität der Directionen noch aufrecht erhalten, wird nach der neuen Militärorganisation (Art. 208) das Verfügungsrecht der Gesellschaften suspendirt, und ein Oberbetriebschef, welcher ausschliesslich unter dem Befehl des Obercommandenten der

Armee steht, über sämmtliche Eisenbahnen ernannt (Art. 207). Diese Bestimmungen der Art. 207 und 208 scheinen jedoch — so sehr auch der Kriegsbetrieb eine möglichst centralisirte Leitung wünschbar macht — einige Gefahren zu involviren. 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 gewiegtesten Leuten seines Faches mit Recht umgeben ist, so dürfte der Oberbetriebschef zum Mindesten von einer consultativen Commission der gewiegtesten 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 übernähmen. Wie verhängnissvoll diese ausbedungene 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 (Aequivalent 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 Rückerstattung der zwischen 10 und 20 Sgr. betragenden Depeschenkosten 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 nöthigen 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 Räthsel 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 vermuthet 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. Zugsverspätung. 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, miethete 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 unvorhergesehenes Hinderniss von einer Eisenbahn geltend gemacht werden, wenn die Beförderung nicht in dem fahrplanmässigen 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 Veranlassung, dies für eine Ungeheuerlichkeit (monstrous pretention) 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 Character der Anschlussstation verlöre, so hofft man dagegen, von Seite der betheiligten Bahnunternehmungen anderweitige Zugeständnisse zu erlangen. — Wir geben diese Notiz unter allem Vorbehalte.

* * *