

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

Artikel: Zum Actiengesetz
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3915>

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: 23.02.2026

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

Die jährliche Production nimmt durch die sich vermehrenden Angriffspunkte stetig zu und stieg z. B. im Jahr 1874 auf circa 14,000 Cubikmeter, welche meistens zum Export gelangten, besonders nach Genf, welches $\frac{1}{3}$ der exportirten Steine bezieht, (siehe Eisenbahn Bd. III, Seite 46) Basel, Luzern, Zürich, Schaffhausen, St. Gallen, Freiburg i/B. etc.

Die Rückfahrt von den Brüchen bis ins Thal zur Station Ostermundigen wurde mit der Locomotive „Gnom“ ebenso gut bewerkstelligt wie die Bergfahrt, worauf der Verein von der Steinbruchgesellschaft zu einer kleinen Collation im Garten der Wirtschaft Waldegg eingeladen war.

* * *

Zum Actiengesetz.

(Fortsetzung.)

Bevor wir zur Besprechung der vielfach verlangten „Oeffentlichkeit“ in der Geschäftsleitung von Actiengesellschaften übergehen, wollen wir doch noch im Anschluss an unsere Auseinandersetzungen in letzter Nummer der „Eisenbahn“ die Verantwortlichkeit der Gründer von Actiengesellschaften etwas ins Auge fassen. Wir befürchten nun hier, dass es ausserordentlich schwierig sein werde, aus einer gesetzlich ausgesprochenen Verantwortlichkeit derselben irgend einen praktischen Nutzen zu ziehen. Man muss sich ja in erster Linie darüber klar sein, wer eigentlich der „Gründer“ ist. Der gewöhnliche Sprachgebrauch will mit diesem Ausdruck offenbar den „Projectanten“ bezeichnen, während eben sämtliche Zeichner von Actien als Gründer figuriren, und eine Verantwortlichkeit der Gründer so viel bedeutet, wie eine Verantwortlichkeit sämtlicher Actionäre.

Die Verantwortlichkeit des oder der Projectanten jedoch dürfte sich meistens als Illusion ergeben. Der Unterschied zwischen denjenigen Personen, welche vor der Zeichnung in einer Gründungsvereinbarung stehen, und denjenigen, welche derselben erst durch die Zeichnung beitreten, ist in der Praxis fast immer ein rein äusserlicher; da meistens Zeichner und Projectanten über die abzufassenden Statuten, die von jedem zu leistenden Beiträge und über sonstige mit der Gründung zusammenhängende Angelegenheiten, namentlich über die den einzelnen „Gründern“ zu gewährenden Vorteile sich geeinigt haben. Ausserdem treten ja stets nur einige der Projectanten wirklich als solche dem Publicum gegenüber auf, um durch eine Generalversammlung den Schein eines vorher hervorgebrachten Einverständnisses von sich abzulenken und das, was schon vorher im Verträgen abgemacht war, als festgestellt durch einen aus freier Entschliessung unabhängiger Actionäre hervorgegangenen Beschluss der „constituirenden“ Generalversammlung erscheinen zu lassen. (Siehe Dr. jur. Hahn: über die aus der Zeichnung von Actien hervorgehenden Rechtsverhältnisse.—Strassburg, 1874.)

Während sonach ein Theil der Projectanten unbekannt bleibt, wird der andere Theil derselben in die Reihen der Actionäre übergehen und so die ganze Verantwortlichkeit sich auf ein Minimum reduciren.

Dr. jur. Hahn macht in der oben erwähnten Schrift den Vorschlag, eine grössere Sicherheit für alle Beteiligten dadurch zu erstreben, dass nur auf Grund eines gerichtlich oder notariell beglaubigten Statutes oder Prospectus gezeichnet werden dürfe. Allein durch solche Bestimmungen wird wol kein weiterer Vortheil und keine Sicherheit erzielt werden. Wenn die Generalversammlung sich nicht eignet für die eingehende Prüfung eines Prospectus, so wird eine gerichtliche Beglaubigung gewiss keine Zuversicht bieten können, und damit wäre ja auch zum vornehmesten jede Haftbarmachung der Projectanten abgeschnitten. Was den jüngst vom Reichsoberhandelsgerichte entschiedenen Fall (Siehe Handelsztg. No. 264: Stuttgartercorrespondenz) betrifft, so müssen wir jedenfalls die genaue Kenntnissnahme von den Motiven jenes Entscheides abwarten, bevor wir einen allgemeinen Schluss auf die Tragweite dieses Falles uns erlauben können. Es wird natürlich in manchem Falle möglich sein, eines sog. „Gründers“ habhaft zu werden; allein das werden Ausnahmefälle sein und im Allgemeinen wird der Satz kaum widerlegt werden können, dass das Actienwesen die directe und absolute Negation aller und jeder persönlichen Verantwortung ist.

Und nun die Oeffentlichkeit! Auch sie hat ihre Geschichte, die für uns lehrreich sein sollte. Die Oeffentlichkeit bezweckt die Controlle der Geschäftsleitungen. Man giebt sich dabei der Hoffnung hin, dass diese Oeffentlichkeit den Actionär veranlasse, die Geschäftsleitung zu prüfen. Man nimmt auch an, dass die veröffentlichten Daten und Verhältnisse der Wirklichkeit entsprechen. Bekanntlich besteht diese Oeffentlichkeit

jetzt schon wenigstens nach einer Richtung: die Herausgabe der jährlichen Rechenschaftsberichte ist jetzt schon üblich; ebenso die Bekanntmachung der Einnahmen während kürzerer Zeiträume (bei den Eisenbahnen); auch verdienen die im Laufe des Jahres erscheinenden Situationsberichte von Banken Erwähnung. Es braucht auch nicht eingehend erörtert zu werden, dass die Oeffentlichkeit nur bis zu einer gewissen Grenze eigentlich möglich ist und dass das Détail der Geschäftsführung sich hiezu in keiner Weise eignen würde. Es wird aber eine noch grössere Oeffentlichkeit verlangt, als bisher üblich war. Die „Handelszeitung“ giebt diesem Wunsche Ausdruck durch den gewiss präcis gehaltenen Satz: „Möglichst vollständige Oeffentlichkeit für alle Geschäfte der Gesellschaft.“

Das englische Gesetz hatte die Oeffentlichkeit gefunden in der Eintragung aller die Gesellschaften betreffenden wesentlichen Momente in amtlich geführte und dem Publicum zur Einsicht offen liegende Register; es setzte zu diesem Behufe eine besondere, unter der Aufsicht des Board of trade (Handelsamt) stehende Behörde, das Joint-Stock Companies-Registration-Office ein, und suchte die Erfüllung seiner Vorschriften durch Androhung von Strafen zu sichern. Bei dieser Registrirung wird eine provisorische und eine definitive unterschieden. Jene controlirt die Entwicklungsstadien des Unternehmens von dem ersten Auftauchen eines Planes bis zur wirklichen Errichtung der Gesellschaft und soll die Gründer zwingen, alle Einzelheiten ihres Projectes der Oeffentlichkeit zu überliefern, ehe die Gesellschaft constituit wird. Die definitive Registrirung setzt den Abschluss und die Vollziehung eines förmlichen Gesellschaftsstatutes voraus. Erst durch diese definitive Registrirung wird die Gesellschaft zur juristischen Person.

Es darf nicht wundern, wenn jene englische Institution in etwas veränderter Form auch in Deutschland vorgeschlagen wird, wol ohne Kenntniss der Erfahrungen, welche England hierin gemacht hat. Es ist ein Reichscontrolbureau für Actiengesellschaften angeregt worden. Dieses hätte eine officielle Actienzeitung herauszugeben, in welcher nicht nur alle Einnahmen der Eisenbahnen, sondern auch alle vierteljährigen Abschlüsse der Gesellschaften und die Jahresbilanzen zu veröffentlichen wären.

Die Erfahrungen Englands haben jedoch bewiesen, dass jene Oeffentlichkeit eine Fiction ist. Wenn schon die Rechenschaftsberichte, deren wir uns erfreuen, gar nicht oder nur sehr ungenügend studirt werden, so gilt dies noch mehr von den öffentlich aufliegenden Registern. Wer Actien nimmt hat im seltesten Falle die Absicht und die Sachkenntniss, sich über die Gründungsvorgänge eines Unternehmens bei einer Registerbehörde zu informiren, und so hat England factisch auch keine Sicherung der Actionäre durch diese Oeffentlichkeit erzielt und auch keine seiner Speculationskrisen dadurch gelindert.

Wenn in Deutschland vorgeschlagen wird, die Controle der Actiengesellschaften durch besondere Controlbeamte, welche dem Reichscontrolbureau unterstellt wären, auszuüben, so muss nicht ausser Acht gelassen werden, dass dieselben gewiss den gleichen Gefahren ausgesetzt sind, wie die von der Generalversammlung bestellten Revisoren, und dass die Zuverlässigkeit beider ungefähr die gleiche sein dürfte. Man kann doch wol nicht an die Bestellung von je einem Controlbeamten für je eine Actiengesellschaft denken, wenn gleich in den seltesten Fällen ein Einzelner genügen würde, die Controle auch nur über eine Gesellschaft auszuüben. Vor einer solchen Controle werden am wenigsten die unlauteren Elemente des Gründerthums Furcht empfinden, und sie werden es sicher begrüssen, wenn der Staat es unternimmt, ihre Machwerke durch Controlbeamte zu sanczioniren!

Man darf sich eben nicht der Illusion hingeben, dass der Staat überhaupt je in den Fall komme, für die verschiedenen Gebiete des Actienvwesens wirklich hoch gebildete und routinierte Fachleute zu gewinnen, einmal ist die Durchführung des erforderlichen Besoldungsetats selbst dann, wenn die Gesellschaften für denselben selbst aufzukommen hätten, kaum durchzuführen; dann aber würde das Heer von Beamten, von denen eine Ueberlegenheit über die Directionen unbedingt erforderlich wäre, gar nicht aufzutreiben sein. Man nehme z. B. England an, für welches Max Wirth pro 1866 eine Zahl von 2731 Actiengesellschaften mit einem Gesammtcapital von 1,552,928,959 Pfd. Strl. angiebt. Seither hat sich diese Zahl sicherlich ausserordentlich gesteigert; denn das „Joint Stock Companies Directory“ giebt allein die Zahl der Directoren von Actiengesellschaften pro 1872 auf 10,500 an. Solchen Zahlen gegenüber sollte denn doch der Vorschlag, jede einzelne Gesellschaft durch einen Controlbeamten überwachen zu lassen, weichen!

Nun unternimmt es die „Schweiz. Handelszeitung“, einen

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 Tötungen und der Verantwortlichkeit von den Directionen der Actiengesellschaften für ihre Geschäftsführung durchaus nicht, und ist eine Analogie zwischen beiden ganz unfruchtbare; denn bei der erstenen handelt es sich um ein Verhältniss zu einem dritten bei der Unternehmung nicht Beteiligten, während bei der Letzteren das Interesse der Gesellschaft selbst in Frage kommt: kurz es ist eine ganze verschiedene Rechtslage! aber ganz abgesehen hievon! Der Begriff dieser neuen Staatsanwaltschaft ist ein durchaus confuser. Anderwärts kennt man allerdings das Prinzip 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 vermuten, dass eine Collision mit dem Strafcode 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 nötig sind, so wird damit zugleich gesagt, dass jede Klage, die gegen eine Actiengesellschaft oder deren Geschäftsleitung geführt wird, zum vornherein vermuten lasse, es liege eine Collision mit dem Strafgesetz vor, mit andern Worten, die Actiengesellschaft sei eine gemeingefährliche Gesellschaftsform! Wir vermuten 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 Charakterisirung einer solchen Anschauung füglich unterlassen kann.

Nehmen wir dagegen an, dass diese Staatsanwälte lediglich functioniren sollen, um eintheils die Rechtsansprüche des Staates gegenüber den Actiengesellschaften zu wahren, anderntheils 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 wirtschaften lassen, ohne sie vor den Richterstuhl zu ziehen. Wir dürfen also vermuten, 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 beührten 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 gienge 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 — meistentheils als Illusion darstellen, geschehe nun diese Controle durch ein ausgebildetes System der öffentlichkeit oder durch ein förmliches staatlich organisirtes Inspectionssystem.

(Fortsetzung folgt.)

Die Arlbergbahn und die Stellung der Schweiz zu derselben.

Der „Tresor“ bemerkt zu dem vom österr. Handelsminister Chlumecky dem Abgeordnetenhouse 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 volkswirthschaftlichen 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 erstenen 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. Ebenso wenig 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 Zinsengarantie 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.