

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 20

## 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:** 04.02.2026

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

meinen oder über einzelne Detailfragen geben zu können, und doch bedarf dies Alles noch einer weiteren Deutlichstellung!

Ganz beherrscht wird das Geschäft eigentlich nur von den Directoren! Ein Verwaltungsrath wäre in Verlegenheit, wenn er über irgend ein Detail ins Verhör genommen würde, wenn die Generalversammlung von ihm Aufschluss verlangen würde über diese oder jene Erscheinung im Bau oder Betriebe einer Eisenbahn, über wiederholte Anzeichen von Unsolidität oder Nachlässigkeit derselben u. s. w. Ein Verwaltungsrath hat außerdem nur im seltensten Falle gerade im Eisenbahnwesen eine sichere Kenntnis von dem Wesen desselben, und wir dürfen mit Ruhe behaupten, dass diess in andern Gebieten nicht wesentlich anders sein wird. Daher kommt es denn, dass eben immer die Directoren Recht haben, dass der Actionär vom Grunde seiner Natur aus schüchtern und eingeschreckt ist; denn wie oft hat er schon erfahren müssen, dass seine Interpellation in der Generalversammlung höchst ungeschickt gestellt war, dass er selbst von seinen „Vertrauensmännern“, den Verwaltungsräthen, im Stiche gelassen wurde, weil diese selbst wieder von den chevaleresken Manieren, der Noblesse und Sachkenntnis der Directoren befangen waren und es fast in allen Fragen schliesslich doch wieder auf das Referat des Directors abstellen mussten; wie oft wird eine ganz richtig vorgebrachte Zurechtweisung überstürzt durch die Rede- und Stylübungen am grünen Tisch und schliesslich, wenn der Actionär seine Anträge glücklich durchbringt, so steht er allein da, der Sachlage durchaus ungewachsen, von denjenigen, welche allein den richtigen Aufschluss bieten können, angefeindet, und auf seinen Schultern die ganze Verantwortung über die herbeigeführte Catastrophe. Die Verwaltungsräthe treten zurück, die Directoren werden entlassen und das durch Misswirtschaft erzeugte Chaos ist vollkommen unentwirrbar.

Diesen Verhältnissen gegenüber sind die gemachten Vorschläge zur Reorganisation der Generalversammlung vollständig fruchtlos.

Z. B. „Berufung der Generalversammlungen, Leitung der selben und Controlirung des Stimmrechts durch richterliche Beamte.“ (Schweiz. Handelszeitung Nr. 239 vom 6. Oct. 1875.)

Oder: „Natürlich kann die Einführung schriftlicher Voten nur dann stattfinden, wenn die Leitung der Generalversammlungen gänzlich den Verwaltungen entzogen und richterlichen oder administrativen Beamten übertragen wird. Die ist überhaupt in jeder Beziehung so unerlässlich, dass man die Frage aufwerfen darf, ob die Verwaltungen nicht sogar grundsätzlich von den Generalversammlungen ausgeschlossen werden sollten und nur zu erscheinen hätten, um auf Verlangen der Versammlung über Dies oder Jenes Auskunft zu ertheilen und sofort wieder abzutreten, wenn dies geschehen ist.“ Schweiz. Handelszeitung Nr. 260 vom 30. Oct. 1875.

In diesen Vorschlägen liegt weit mehr Satyre, als vielleicht der Satyriker selbst glaubt. Aus der Generalversammlung der Actionäre sollen diejenigen verbannt werden, welche die Vertrauensmänner der Actionäre sind, welche von denselben beauftragt worden, die Geschäftsleitung zu überwachen, ihnen darüber Bericht und Anträge zu stellen, welche außerdem noch fast einzige Kenntnis über das Unternehmen besitzen! Sind das noch Vertrauensmänner? Und wozu dieselben, wenn man ihnen zum vornehmesten misstraut und zum vornehmesten glaubt, sie stehen unter dem Einflusse der Directoren? Und an ihrer Stelle richterliche oder administrative Beamte: der Stadtpräsident von Zürich als Leiter der Generalversammlungen der in Zürich domicilirenden Actiengesellschaften! Der Stadtschreiber als Protocollführer u. s. w. Das setzt doch wohl voraus, dass der Stadtpresident zum mindesten die Jahresberichte sämmtlicher in Zürich domiciliender Actiengesellschaften, sämmtliche Anträge der Verwaltungsräthe studire, dass zudem die Actionäre selbst ganz anders geartet seien, als sie es eben sind, oder soll etwa ein einzelner Actionär, der sich Mühe giebt, sein Unternehmen oberflächlich zu studiren — weiter als zur Oberflächlichkeit in diesem Studium wird es ein Actionär ja nie bringen, — dasselbe auch vollkommen beherrschen und die Generalversammlung bestimmen? Und dabei die Vertrauensmänner vor der Thüre draussen und damit auch die einzige Sachkenntnis! Zu welchem bedeutungslosen Mechanismus würde in kürzester Frist die Leitung der Generalversammlungen durch Gemeindepräsidenten und Gemeindepräthsschreiber und wie bald hätten sich die Verwaltungen in diese Generalversammlungen Eingang verschafft! Wäre denn nicht unter den Actionären ein einziger zu finden, der gegen guten Sold und seböne Worte als Anwalt der Verwaltung sich unter die übrigen Actionäre mischte? Und wenn keiner zu finden ist, so wird doch einer zu machen sein!

„Vertretung der Actionärminderheiten in der Verwaltung, im Verhältniss ihrer numerischen Stärke.“ (Schweiz. Handelszeitung Nr. 239 vom 6. Oct. 1875.)

Welches sind diese Minderheiten? Sie sind null, so lange das Unternehmen blüht, sie sind noch außerordentlich schwach, wenn es mit ihm bergab geht und wenn diese Minderheitsvertretung bereits nichts mehr zu thun hat, als bei der Contrahirung neuer Schulden mitzuwirken, oder bei der Liquidation behülflich zu sein. Und was soll überhaupt diese Minderheit in der Verwaltung? Sie bleibt ja immer Minderheit!

Da ist ein deutscher Vorschlag, der neulich gemacht wurde, denn doch weit radicaler!

„Es sollen alle Wahlen der Generalversammlung nicht nach dem Actienbesitz, sondern nach der Kopfzahl der anwesenden Actionäre vorgenommen werden.“ Dies ist natürlich ebenso illusorisch, wie alle übrigen Experimente; man braucht ja nur einen grossen Actienbesitz auf verschiedene Köpfe zu vertheilen, um so jede beliebige Majorität zu schaffen! Strohmänner! Und gegen dieses Strohmännerthum zu kämpfen, haben ja die Gesetze bisher nicht mit Erfolg vermocht. Das französ. Gesellschaftsgesetz vom 24. Juli 1867 bedroht mit einer Geldstrafe von 500 bis 10000 Fr. oder Gefängniss von 14 Tagen bis zu 6 Monaten, Diejenigen, welche sich als Eigentümer von Actien ausgegeben und dadurch betrügerischer Weise eine künstliche Majorität geschaffen, sowie Diejenigen, welche die Actien zu diesem betrügerischen Gebrauche hergegeben haben; Strafbarkeit also nur, wenn eine künstliche Majorität wirklich geschaffen worden. Das belgische Gesetz bedroht schon diese betrügerische Theilnahme an einer Generalversammlung mit dieser Strafe.

Wie nun, wenn die Actien zu diesem Zwecke geschenkt und wieder zurückgeschenkt werden?

Also der Schluss:

Die Generalversammlung der Actionäre bietet keine Garantie, dass sie auch zugleich die Interessenvertretung der Actionäre sei. St.

(Schluss folgt.)

\* \* \*

L iter a t u r.

Uebungsblätter zum Plan- und Terrain-Zeichnen. Zwölf lithographirte und colorirte Tafeln mit kurzer Anleitung zum Gebrauch, von Ingenieur W. Schlebach, Hauptlehrer für praktische Geometrie am Technikum in Winterthur.—Winterthur, Verlag von Wurster, Randegger & Cie., 1875.

Die vorliegende Sammlung von Uebungsblättern, in denen der Verfasser die beim Plan- und Kartenziehen vorkommenden Elemente in handlicher Form zusammengestellt hat, werden gewiss Vielen sehr willkommen sein, sei es zum Selbstgebrauch oder zur Instruction von Angestellten, um so mehr als die „Vorlageblätter zum Planzeichnen“ von Obergeometer M. Doll, Lehrer am Polytechnikum in Carlsruhe, nicht nur im Ankauf etwas theuer sind, sondern bezüglich Ausführung ziemlich viel Zeit und Farbgewandtheit erfordern.

Die 3 ersten Tafeln, Schriftvorlagen, gehören zu den schönsten die uns je vorgekommen sind. Wie man mit einer schlechten und unrichtig angebrachten Schrift die schönste Zeichnung oder Karte verderben kann, so ist es umgekehrt möglich, eine mittelmässige Zeichnung durch gute Schrift hübsch darzustellen. Die stehende römische und Cursivschrift sind sehr schön proportionirt, ebenso die Rundschrift, bei der nur wenige Buchstaben im grossen Alphabet etwas zu wünschen übrig lassen.

Die Vorlagen für Gebäude, Culturen und Verkehrswägen sind einfach und practisch gehalten, mit dauerhaften Farben tönen ohne Schattirung mit Tusche, dessen Verwendung zwar bei vielen beliebt ist, um der Darstellung etwas mehr Relief zu geben. Blatt VI und VII sind Muster von Aufnahmskizzen an denen man sich im Kroquiren üben soll. Bei den Situationsplänen im Maasstab 1:1000, 1:2500 und 10,000, letztere mit Horizontalcurven, wird die Behandlung je nach der Individualität und dem Zweck in einzelnen Details etwas verschieden gewünscht, wobei die bezüglichen Vorlagen als Anhaltspunkt dienen können. Die 2 letztern Blätter enthalten Schraffirungs- und Tuschirungs-Skalen, zu deren Benützung und Ausführung Geschick und Geschmack des Zeichners erforderlich ist. Die Tafeln sind alle mit der Exactität und geschmackvollen Präzision, durch welche die lithographische Anstalt von Wurster, Randegger & Co. schon längst bekannt ist, ausgeführt

Müller, Dr. Hubert, Leitfaden der ebenen Geometrie, II. Theil: Die Kegelschnitte und die Elemente der neueren Geometrie.—Leipzig, B. G. Teubner, 1875.

Schon der Name des Verlegers bekundet, dass wir es hier mit einem guten Lehrbuch zu thun haben. In vier Cursen behandelt der Verfasser in gedrängter Form die Curven, projectivische Grundgebilde, Kegelschnitte und deren Identität mit den Curven. Zahlreiche Figuren begleiten die Thesen und Erklärungen. Die vielen Aufgaben und Übungen machen das Buch für Lehrer besonders wertvoll, wie denn auch der Verfasser dasselbe denjenigen seiner Herren Collegen empfiehlt, welche die Theorie der Kegelschnitte im Unterricht zu behandeln haben.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 32,00 M., Airolo 18,10 M., Total 50,10 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,15 M.

Schweiz. Westbahnen. Die Eigentümer von ca. 400 Prioritätsactien der Westbahnen haben laut dem Cursblatt von H. Maunois & Co. bei dem Bundesgericht auf Grund der unwahren Angaben des Prospectus auf Wiedereinlösung ihrer Titel geklagt.

Bern-Luzern-Bahn. Die Cantone Bern und Luzern sollten der Bern-Luzern-Bahn drei weitere Millionen vorschiessen. Die Kosten der Bahn übersteigen den Voranschlag bedeutend; namentlich haben die Schutzbauten

an der Emme und der Zimmeregg tunnel grosse Summen verschlungen. Es fand in Langnau eine Conferenz statt, an der Abgeordnete der Berner- und Luzernerregierung theilnehmen. Es wird sich dabei wesentlich auch darum handeln, welche Quote jeder Canton übernehmen soll.

*Eisenbahnproject Wyl-Stammheim.* Letzten Samstag den 13. November fand in Frauenfeld eine Versammlung zur Besprechung des Eisenbahnprojects Wyl-Frauenfeld-Stammheim-Schlattingen statt. Nach den Eröffnungen über die technische Seite des Projectes würde die Strecke Wyl-Frauenfeld 17,2, Frauenfeld-Stammheim 15,2, Stammheim-Schlattingen 4 Kilom., die ganze Linie somit 36,4 Kilom. lang. Die Baukosten werden auf Fr. 6,200,000 veranschlagt. Man fand es gerathen, sich auf die Vorstudien, welche Fr. 3000 gekostet hatten, zu beschränken.

*Winterthur-Singen-Kreuzlingen.* Die Gemeinden Stein, Ramsen und Hemmishofen haben an den Grossen Rath das Ansuchen gestellt, der Fiscus möchte einen Theil der von denselben an das Eisenbahnunternehmen Winterthur-Singen-Kreuzlingen bezahlten Subventionen übernehmen.

Die mit Prüfung dieser Angelegenheit befreite Commission des Regierungsrathes legte am 27. October der Regierung ihre Berichterstattung vor. 1) Die Gemeinden haben diese Subventionen entgegen dem dringenden Abrathen des Regierungsrathes übernommen, und obwohl ihnen nachgewiesen worden war, dass sie hiebei ihr Vermögen über Gebühr in Anspruch nehmen und dass die erhofften Vortheile mit den zu bringenden Opfern in keinem richtigen Verhältniss stehen. 2) Die drei Gemeinden haben damals in Aussicht genommenen Zwischenfall, der bei einer Rendite der Bahn von 2% des Actienkap. berechnet worden war: für Stein jährl. auf 17,500 Fr., für Hemmishofen jährl. auf 620 Fr., für Ramsen jährl. auf 750 Fr., aus den Erträgissen ihrer Gemeindetüre zu tragen, ohne die Einwohner desshalb mit Steuern belästigen zu müssen. 3) Die Uebernahme eines Theiles der von den positionirenden Gemeinden bezahlten Subventionen, welche auch für die Zukunft einen Zinsenausfall in sichere Aussicht stellen, wäre ein blösser Schenkungsact, an welchem Gemeinden, welche bereits mit bedeutenden Gemeindesteuern belastet sind, beizutragen hätten, zu Gunsten solcher Gemeinden, welche bisher noch keine Gemeindesteuern bezogen haben. 4) Der Fiscus hat zur Ermöglichung einer directen Eisenbahnverbindung der Gemeinden des oberen Bezirkes mit Schaffhausen, d. h. für die Linie Etzwiesen-Schaffhausen, bereits eine Subvention von 200,000 Fr. übernommen, für die Fortsetzung dieser Linie nach Zürich, d. h. für die Verbindung Schaffhausen-Bülach aber ist eine Subvention von 250,000 Fr. decreirt. Die Linie Etzwiesen-Schaffhausen ist 17,3 Kilometer lang, während die Linie Schaffhausen-Bülach eine Länge von 25,6 Kilometer hat. Die Subvention für die erstere Bahn beträgt daher 11,500 Fr. per Kilometer, für die Linie Schaffhausen-Bülach aber nur 9920 Fr., so dass der Staat für die Verbindung der oberen Gemeinden mit Schaffhausen bereits weit grössere Opfer bringt, als für andere Eisenbahnverbindungen, andere Eisenbahnunternehmungen, die für den Canton von Wichtigkeit sind, werden ebenfalls durch Beiträge unterstützt werden müssen. Das Unternehmen Winterthur-Singen-Kreuzlingen ist erstellt und an eine grössere Gesellschaft übergegangen.

Die Commission sprach sich aus diesen Gründen gegen Gewährung des Gesuches der drei Gemeinden aus. Auch der Regierungsrath stimmte dieser Ansicht bei und beschloss, dem Grossen Rath die Mitheilung zu machen.

*Suisse Occidentale. Waadt.* Die Beschlüsse des Grossen Rethes vom 12. in Sachen der Westbahn lauten: 1) Der Staatsrath erhält den Auftrag, an den Rechten festzuhalten, welche die Cession, der Fusionsvertrag und die hieraus hervorgegangenen Acte dem Canton Waadt einräumen. 2) Falls das Festhalten an diesen Rechten die Ausführung des Vertrages mit der „Société suisse pour l'exploitation des chemins de fer“ in Genf beeinträchtigen sollte, so ist der Staatsrath ermächtigt, auf dieselben ganz oder theilweise zu verzichten unter der Bedingung, dass von Seite der Gesellschaft zu Gunsten des Cantons Waadt Garantien oder Compensationen zugestanden werden, welche der Staatsrath als äquivalent erachtet. 3) Der Staatsrath wird ersucht, sich in seinem Gutachten an den Bundesrath an diese Directionen zu halten.

#### Unfälle.

*Jura-Bern-Bahn.* Am 8. Nov. ist bei Soyhières (Jura) ein kleiner Knabe, der unvorsichtiger Weise die Linie vor dem heranbrausenden Zuge noch passiren wollte, von der Locomotive überfahren worden. Beide Beine wurden ihm in der Kniegegend abgedrückt. Der Unglückliche ist seither im Spital zu Delsberg gestorben.

## 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.

### Wolf & Cie. in Zürich

#### liefern:

Schienen und Schienenebefestigungsmittel.

Brücken- und Dezimalwaagen, als Vertreter von Falcot Mairet & Cie., Lyon.

Zugbeleuchtungsmaterial und Signallaternen von Masson, Paris.

Oberbauwerkzeuge.

Blachen und Stoffe zu Waggonrädern, von Rommel, Nagel & Cie. in Cöln.

Eisenbahnbarrieren in Holz und Eisen.

Hebewerkzeuge.

Ausstattungen für Reparaturwerkstätten.

Feldschmieden.

Waggonsventilatoren.

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

(1082)

### Offene Stelle für einen Architecten.

Auf dem Bureau des Cantonsbaumeisters in Bern ist die Adjunctenstelle vakant geworden. Im Auftrage der Tit. Bau-direction ladet der Unterzeichnete diejenigen Architecten, welche auf diese Stelle reflectiren, ein, sich bei der angezeigten Direction schriftlich anzumelden. Es wird dabei auf eine gehörige theoretische und practische Ausbildung Anspruch gemacht und ist dieses von jedem Concurrenten durch den Vorweis von guten Zeugnissen zu constatiren. Bis zum 15. November d. J. sollen die Anmeldungen erfolgen. Die Stelle ist nach erfolgter Wahl sofort oder binnen kürzester Frist zu beziehen. Ueber die näheren Bedingungen kann schriftlich oder mündlich beim Unterzeichneten die nötige Auskunft eingeholt werden.

Bern, den 4. November 1875.

Der Cantonsbaumeister des Cantons Berns:

*F. Salvisberg.*

(B-1950)