

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 21

Artikel: Zum Actiengesetz
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3925>

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: 21.02.2026

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

wir bloss eine starke Erschütterung, ohne dass hier irgend welche Beschädigung vorgekommen wäre.

Es scheint uns nicht nothwendig, für das Minimum der Entfernung einer Dynamitfabrik eine absolute Zahl aufzustellen; hingegen ist es geboten, in jedem speziellen Fall die Frage zu untersuchen und nach den gegebenen Verhältnissen die Bedingung für die Errichtung des Etablissements und für die Quantitäten des explosiven Stoffes, die angehäuft werden dürfen, zu bestimmen. Bei einer speziellen Untersuchung wird man leicht zur Ueberzeugung kommen, dass es auch gestattet werden kann, die Entfernung auf weniger als einen Kilometer zu setzen und die Anhäufung des explosiven Stoffes zu beschränken.

Verlangt jedoch die Gesetzgebung eine absolute Zahl, so würden wir mit Berücksichtigung der Quantitäten Dynamit, die eine Fabrik per Tag gewöhnlich erzeugt und mit Hinsicht auf den Schutz, der den Anwohnern zu gewähren ist, diese Entfernung auf 1 Kilometer festsetzen.

Wir glauben der Sicherheit der Anwohner genügend Rechnung zu tragen, wenn wir die vom Departemente verlangte Zahlenabgabe in folgender Weise festsetzen:

Entfernung der Fabrik von bewohnten Orten.	Maximum des Vorrathes, der an einem Orte aufgehäuft werden darf.
1000 ^m / _f	3000 Kilog. Dynamit.
600 ^m / _f	1000 " "

In allen Fällen dürfen gar keine Vorräthe von Nitroglycerin geduldet werden. Dieses ist sofort in Dynamit zu verwandeln, sobald eine Quantität von höchstens 50 Litres hergestellt worden ist.

III. Frage.

Es ergibt sich nun die Beantwortung der dritten Frage, ob die Erstellung einer Dynamitfabrik auf den Inseln von Brissago zulässig sei oder nicht.

Diese Inseln sind einen Kilometer vom Ufer entfernt. Wir halten daher nach den obigen Erläuterungen die Verlegung der Dynamitfabrik an diese Stelle für zulässig und betrachten diese Lage sogar als eine vorzüglich gut geeignete. Abgesehen von der günstigen Lage in Bezug auf die noch zu bauenden Linien der Gotthardbahn bestehen die Vortheile besonders in der Möglichkeit einer Ueberwachung gegen böswilligen Schaden.

Die Bedingungen, unter denen die Erstellung gestattet werden darf, sind folgende:

1. Beschränkung der gleichzeitigen Erzeugung von Nitroglycerin und der Vorräthe desselben auf eine geringe Quantität, 25—50 Litres.
2. Beschränkung der Dynamitvorräthe in demselben Magazin Gebäude auf 1000—1500 Kilog.
3. Entfernung der Magazine Gebäude von einander auf 20—25 ^m/_f. Absonderung der Magazine Gebäude durch Erdwälle, 1 ^m/_f vom Gebäude abstehend, 0,5 ^m/_f Breite auf der Krone, welche den First des Gebäudes um 0,3 ^m/_f überragen soll. Böschungen von 45°. Entfernung der Magazine 200 ^m/_f von den Arbeiterwohnungen und 100 ^m/_f von den Fabrik Gebäuden.
4. Absonderung der Fabrik Gebäude durch gleiche Erdwälle. Beschränkung der Quantitäten explosiver Stoffe in demselben Arbeitsraume auf ein Minimum.
5. Besondere Sicherheitsvorschriften für die Arbeiter.
6. Ueberwachung der Fabrication und Untersuchung des Fabricats durch amtliche Controlle.

Bern, den 11. August 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

In Folge dieses Gutachtens wurde der Recurs vom Bundesrathe als begründet erklärt, und den Recurrenten der Bau der Dynamitfabrik auf den Inseln Brissago gestattet.

* * *

Zum Actiengesetz.

(Schluss).

Wir sprachen unsere Ueberzeugung nach allem bisher Gesagten dahin aus, dass das Wesen der Actiengesellschaftsform einen organischen Fehler in sich trage, der unserer Meinung nach nicht wesentlich gebessert werden kann und an welchem herum auch in den übrigen Culturländern vergeblich herum laborirt wurde, und dass die Geschichte des Actiengesellschaftswesens bisher im Allgemeinen das Ungeügende aller bisherigen

Experimente bewiesen habe. Wir haben eine Reihe solcher Experimente besprochen, eine Reihe von Vorschlägen des In- und Auslandes zu prüfen versucht und sind überall zu dem Schlusse gekommen, dass eine Besserung in der Hauptsache, eine Hebung des Grundübels absolut unmöglich sei, so lange nicht das Actienwesen selbst überwunden und abgethan werde. Weder die weitgehendsten Bestimmungen über die Verantwortlichkeit, noch solche über die Oeffentlichkeit bieten eine Garantie gegen die Ausschweifungen, welche bisher stets mit dem Actienwesen verbunden waren; ein Schutz der Rechte des Actionärs wird im Allgemeinen eine Wahnidee bleiben und die vollkommene Uncontrollirbarkeit des Geschäftsgebahrens wird der Actiengesellschaft niemals eine durchaus gründliche Solidität bieten können. Die ausserordentliche Beweglichkeit und Elasticität dieser Gesellschaftsform begünstigt in hohem Grade die Realisirung neuer Gesellschaften auf Actien und befördert die Inauguration besonders risicanter und zweifelhafter Unternehmungen, welche ohne diese Geschäftsform gar nie ausgeführt würden. Die Actiengesellschaften wachsen in Zeiten der Ueberproduction wie Pilze aus dem Boden, verschwinden aber meist nach einer schmähligen Existenz von dem Schauplatz ihrer Wirksamkeit und lassen nur die Spuren einer schlechten Wirthschaftsführung zurück, betrogene und ruinierte Actionäre, an die Luft gesetzte Beamte, unnutzbare luxuriöse Betriebseinrichtungen einerseits und bereicherte Verwaltungsräthe, Gründer und Directoren anderseits, oder — statt des Ruines — eine unter Schulden erheuchelte Scheinexistenz, bei immer grösserer Anhäufung der Schuldtitel, bei jedem Mangel an Rentabilität, und dennoch immer hingehalten durch die betrügerische Vorspiegelung der Verwaltung, dass mit Geduld und Langmuth vielleicht dennoch eine Rendite erhältlich würde.

Hiezu tritt noch der Einfluss der Börse auf die Actie, das Hasardspiel mit der Actie, das Differenzgeschäft! Der Credit der Unternehmen in Händen der Faiseurs, die künstliche Erzeugung von Hausse und Baisse und damit die fortwährenden Schwankungen im Vertrauen und Misstrauen des dummen Publicums und die unsichere Stellung sogar der soliden Unternehmen.

Gegen all' Dies sind unserer innersten Ueberzeugung nach keine wirksamen Gegenmittel möglich, kein Actiengesetz wird Besserung schaffen, wenn es nicht mit dem Actienwesen geradezu bricht.

Wir gestehen uns, dass es eines grossen Muthes bedarf, heute ein solches Evangelium zu predigen. Wir haben gegen uns eine wol organisirte und starke Phalanx von tausend und aber tausend Millionen, welche sich einen hohen Grad von Intelligenz, einen grossen Theil der Presse dienstbar gemacht, welche die Energie ihrer Interessenvertretung in die politischen Körper sämtlicher Länder zu verpflanzen gewusst hat; und dennoch — diese Phalanx beginnt zu wanken und zwar im Centrum! Bei den Bahnen! Der Besitzer von Eisenbahnactien ist sehr misstrauisch geworden. Er fängt an zu begreifen, dass eine solche Capitalanlage ausserordentlich unsicher und unbequem und so mannigfachen Wechselfällen ausgesetzt ist, dass er überlegen muss, ob es nicht vortheilhafter für ihn wäre, einen mässigen, aber sichern Zinsfuss zu suchen. Die verlockenden hohen Zinsfüsse war er geneigt für unerschütterlich zu halten; er untersuchte nicht, ob dieselben dem Stande des Unternehmens wirklich entsprachen oder ob sie künstlich auf diese Höhe getrieben worden. Nun muss er erfahren, dass das Unternehmen, welchem er so grosses Vertrauen entgegenbrachte, plötzlich weit misslicher dasteht, als er je ahnen mochte. Die neuen Linien, auf welche sich die Gesellschaft eingelassen und zu deren Uebernahme die Generalversammlung gutmüthig genug beistimmte, kosten weit mehr, als der Vo anschlag aussagte, ja sie rentiren sich schlecht oder gar nicht; die Dividende fällt, der Werth der Einlage mit ihr, der Actionär verliert Alles Vertrauen und will seine Actie um jeden Preis losschlagen, und diese Unsicherheit zieht das ganze Unternehmen in endlose Schwankungen und Gefahren, in denen für geraume Zeit kein bestimmter Ausgang vorausgesehen werden kann.

Hier tritt nun der Zeitpunkt ein, wo das öffentliche Interesse sich theilt, wo der Staat auf die Vorgänge im Actienwesen aufmerksam wird, und wo man namentlich über die Einwirkungen der Actiengesellschaftsform auf die Eisenbahnen nachzudenken beginnt. Im Allgemeinen herrscht wenig Reife der Anschauungen über diese Verwaltungsgebiete im Kreise der Laien; selbst die auffallendsten Erscheinungen, ja eigentliche Scandalgeschichten werden leichtblütig hingenommen und mit einem „que m'importe“ abgethan; allein wenn einer Bahngesellschaft der Conkurs droht, wenn plötzlich der Bau einer Linie eingestellt wird, wenn sich herausstellt, dass die Voranschläge auf der leichtsinnigsten Basis

beruhen, wenn sich ergibt, dass eine Verwaltung nicht einmal weiss, bis zu welcher Summe das Unternehmen sich auf Nebenlinien eingelassen hat, wenn eine Cantonsregierung einer Bahnunternehmung eigenmächtig Gelder vorschiesst, während diese letztere mit Windeseile dem Bankerott entgegengeht, wenn man beim grössten Unternehmen des Landes nicht weiss, ob es 20 oder 80 Millionen mehr verschlingen wird, als der Voranschlag voraussah, wenn in Folge aller dieser und vieler anderer Vorgänge sämtliche Actienurse in erschreckender Weise fallen und selbst die bisher solidesten Werthe um jeden Preis veräussert werden, so nimmt dieses stille Behagen ein Ende! Man vergegenwärtigt sich allmählig den Werth der auf diese Weise verschleuderten Capitalien einerseits und den nachtheiligen Einfluss des actiengeschäftlichen Gebahrens auf das Verkehrswesen und die Landesinteressen andererseits und denkt in folgerichtiger Weise an den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat. Das ist eine allgemeine Erscheinung in sämtlichen Eisenbahnländern, und was heisst dieselbe anders, als der Kampf gegen das Actienwesen auf demjenigen Gebiete, für welches das gemeine Verständnis am ersten angeregt worden ist. Das ist noch unbekannt; denn in erster Linie will man nur die Sicherstellung der Eisenbahnen und des Verkehrs und wendet sich nicht unmittelbar gegen das Actienwesen; man wagt noch nicht, allgemein den Grundsatz auszusprechen, dass das Actienwesen an sich ungesund sei; allein man fühlt, dass es gerade bei den Eisenbahnen, auf seinem Hauptgebiet, entbehrlich sei und dass die Verkehrsinteressen unter seiner Herrschaft nicht genügend geschützt seien; aber wie allgemein ist noch ein gewisses Gefühl der Dankbarkeit gegen das Actienwesen! Wie landläufig die Ansicht, dass diese oder jene Art von gemeinnützigen Unternehmen nur durch das Actienwesen möglich gemacht werden! Uns wurde zum Exempel bemerkt, dass die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee nie eingeführt worden wäre, wenn sich derselben nicht das Actienwesen angenommen hätte. Ein Grund hiefür ist nicht aufgebracht worden und es wird in solchen Fällen ausserordentlich schwierig sein zu beweisen, dass eine Realisirung solcher Einrichtungen auf eine andere Weise unmöglich gewesen sei. Gerne stimmen wir dagegen der Behauptung bei, unser schweizerisches Eisenbahnnetz hätte sich unter Staatsverwaltung nicht in so grossartiger Weise entwickelt, wie es nunmehr vor uns steht; denn das ist gerade ein Argument gegen das Actienwesen! Es hat unser Eisenbahnnetz wie eine Treibhauspflanze künstlich und ausschweifend grossgezogen. Wir haben einen Riesenjüngling vor uns, aber einen blutarmen, lungenkranken, schwindsüchtigen, den man am besten an die Ammenbrust, den Bund, legte, von der er durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 wegdecretirt worden ist.

Unser Eisenbahnnetz hätte sich unter Staatsverwaltung normaler entwickelt, mit mehr Ruhe und Mässigung, die Ueberstürzung im Bau hätte nicht eintreten können; das Netz wäre sicherlich rationeller angelegt worden; man hätte es vermieden, sog. „Concurrenzlinien“ zu bauen; die Administration wäre einfacher gewesen; die Anlage neuer Linien wäre eingehender studirt und mit mehr Ruhe ausgeführt worden; denn dem Staatsbau und dem Privatbau liegen ganz verschiedene, zum Theile sogar heterogene Motive zu Grunde. Der eine beabsichtigt, dem allgemeinen Landesinteresse zu dienen; der andere hat — angenommen es seien verhältnissmässig redliche Absichten im Spiele — die Dividende im Auge. Dem Einen ist die Eisenbahn eine öffentliche Verkehrsanstalt in erster Linie, dem Andern vor Allem ein Geschäft, und auf dieser verschiedenen Basis ruht dann der Aufbau des Verwaltungssystemes und der Verwaltungsprincipien.

Wir wollen uns hier nicht weiter einlassen auf die Unterschiede von Privat- und Staatsbahnen; wir beabsichtigen hier bloss Beweismaterial gegen die Actiengesellschaftsform zu gewinnen und zu constatiren, dass das Drängen nach Staatsbahnen eigentlich ein Kampf gegen das Actienwesen ist.

Das ist nun der positive Inhalt unserer bisherigen Auseinandersetzungen. Wir haben nie beabsichtigt, den bisher gemachten zahllosen Vorschlägen zur Besserung des Actienwesens weitere anzureihen: Wir wären in Verlegenheit, dies zu thun; denn die möglichen Experimente sind nach allen Richtungen bereits ausreichend erschöpft.

Um unsere Anschauungen noch näher zu präcisiren, formuliren wir sie in folgenden Vorschlag:

1. Es soll fernerhin jeder Bau von Eisenbahnen durch Actien-Gesellschaften verboten werden.

2. Es seien die bestehenden im Bau oder Betrieb befindlichen Eisenbahnen vom Bunde zu erwerben.

3. Der Bau von Eisenbahnen sei für die Zukunft als Staatsangelegenheit zu betrachten.

Dies ist in allgemeinen Sätzen unser Glaubensbekenntniss, soweit es den Bau und Betrieb von Eisenbahnen betrifft.

Es würde uns hier viel zu weit führen, dieses Programm nach allen Richtungen zu beleuchten und es ist dies auch nicht der Zweck unserer bisherigen Erörterungen; allein die Vorschläge ergaben sich als nothwendige Consequenz der Verurtheilung des Actienwesens. Wie wir uns deren Ausführung näher denken und welche weiteren Motive wir für dieselben aufzubringen haben, hoffen wir in nächster Zeit eingehender erörtern zu können.

Ebenso können wir in den Spalten dieses Blattes nicht auf die Stellung des Actienwesens im Bank- und Versicherungsfache, sowie in der Industrie eingehen; wir müssen uns vielmehr darauf beschränken, zu bemerken, dass die über das Actienwesen im Allgemeinen gemachten Aeusserungen sich auf diese Geschäftszweige ausdehnen und dass wir auch hier das Actienwesen für entbehrlich halten, ja dass es sogar durchaus nothwendig ist, sich von demselben auch hier allmählig zu befreien. St.

* * *

Neues Transportreglement. — Vertretung der Interessen des Handelsstandes!

Vom 16.—19. November waren in Bern, wie der „Allg. schweiz. Zeitung“ geschrieben wird, zur Berathung des neuen gemeinschaftlichen schweiz. Eisenbahn-Transport-Reglementes unter dem Vorsitz des Hrn. Bundesrath Schenk die Directoren von 14 schweiz. Eisenbahnverwaltungen versammelt, denen auf Einladung des Eisenbahn- und Handels-Departements sich die HH. Ed. Preiswerk von Basel, Hans Roth von Zürich, J. Jolimay von Genf, als Abgeordnete des schweiz. Handels- und Industrievereins beigesellten. In Bezug auf den Personen-transport seien die Differenzen zwischen dem Departement und den Bahnverwaltungen wenig erheblich, mit Ausnahme der verlangten Reduzirung aller Distanzen und Tarifverhältnisse auf das metrische Mass, bei welchem Anlass sich die Verwaltungen energisch gegen eine dadurch möglich werdende Reduction ihrer Taxen wehrten. In Bezug auf den Gütertransport sei es die Aufgabe der Vertreter des Handelsstandes gewesen, die Abhilfe alter und neuer Klagepunkte nur grundsätzlich anzustreben. Die Lösung des Wirrwars der zahllosen Tarif-Nachträge, eine bequemere Tarif-Vorschrift, die Bestimmung eines gerechten aber mässigen Decalo-Maximums und der Möglichkeit der Auffindung der Ursachen von Beschädigungen dürften den Wünschen des Handelsstandes gemäss entschieden werden, während noch etwas weiter gehenden Wünschen wohl meist aus practischen Gründen kaum entsprochen werde. Das schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement werde nach diesen eingehenden Berathungen seine Anträge an den hohen Bundesrath formuliren und es sei zu hoffen, dass durch den Entscheid des letzteren wieder mehrere Klagepunkte des Publicums gegen die Eisenbahnen werden gehoben werden.

Wir erlauben uns hiezu wenige Bemerkungen:

Nach dieser Correspondenz der „Allg. schweiz. Zeitung“ hat es den Anschein, als ob diese Commission das einzige Organ war, durch welches sich der Schweizerische Handelsstand über den Entwurf äussern konnte und dass nunmehr sofort an die definitive Feststellung des Reglementes und die verordnungsweise Inkraftsetzung desselben durch den Bundesrath Hand gelegt werden solle. Das wäre uns ein neuer Beweis für unsere Behauptung, dass man in Bern in einer Weise mit den Interessen von Handel und Industrie des Landes manipulirt, dass dies nachgerade aussieht, als habe man kein Verständnis gerade für die vitalsten Fragen der Schweiz: drei Vertreter des Handelsstandes und 14 Vertreter von schweizerischen Bahnverwaltungen! Dabei ist uns bekannt, dass die Vertreter des schweiz. Handels- und Industrievereines nur wenige Tage vor Zusammenkunft der Commission ihre Ernennung als Commissionsmitglieder durch den Bundesrath empfangen haben und mit dieser Ernennung auch zugleich die Einladung auf eine Sitzung von mehreren Tagen! Ist dies ein Versehen, oder ist es Rücksichtslosigkeit? Der Handelsstand hat ein hohes Interesse und mit ihm das gesammte Land, dass endlich einmal an eine Besserung in der Pflege von Handel und Industrie gedacht und zu derselben geschritten werde. St.

* * *