

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 6

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: 21.02.2026

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

Direction, sowie die Wahl derselben und die damit im Zusammenhange stehenden Bedingungen, dem Verwaltungsrathe übertragen haben, so ist es hauptsächlich deshalb geschehen, weil es nach unserer Ansicht, vermöge seiner Eigenschaft als oberster Leiter und Vertreter des Unternehmens, durchaus in seiner Stellung und Aufgabe liegt, die für eine den jeweiligen Verhältnissen entsprechende Organisation und für eine gute Besorgung der eigentlichen Geschäftsführung erforderlichen Maassregeln und Anordnungen zu treffen.

Dabei soll sich aber der Verwaltungsrath im Interesse einer möglichst guten Erfüllung seiner Aufgabe auch möglichst frei bewegen können. Zu diesem Behufe halten wir es für durchaus angemessen, dass es erstens ihm freistehet, die Wahl der Direction in oder ausser seiner Mitte vorzunehmen, wobei wir einzig den Präsidenten des Verwaltungsrathes von der Wahlbarkeit ausschliessen, und dass er zweitens befugt sei, eine einheitliche oder mehrgliedrige Direction aufzustellen, je nachdem er es für angemessen erachtet.

Wir wollen uns nicht in eine Erörterung der Frage einlassen, ob diese oder jene Einrichtung vorzüglicher sei. Wir setzen weder auf das eine, noch auf das andere System einen entscheidenden Werth, denn die gemachten Erfahrungen beweisen zur Genüge, dass Eisenbahnunternehmungen, sowohl mit einheitlichen Directionen, die unseres Wissens bei weitaus der Mehrzahl ausländischer Bahnen bestehen, als mit mehrgliedrigen, gedeihen und nicht gedeihen können.

Nach unserm Dafürhalten ist es daher nicht nothwendig, ein unabänderliches Directionssystem durch die Statuten aufzustellen, sondern wir erachten es der mannigfachen, eben auch dem Wechsel unterworfenen Verhältnisse wegen, welche bei der Bestellung und Organisation der Direction in Berücksichtigung gezogen werden müssen, und die einmal die Bildung einer mehrgliedrigen, ein andermal diejenige einer einheitlichen Direction als wünschbar und angezeigt erscheinen lassen können, vielmehr für zweckmässig, wenn dem Verwaltungsrath diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche es ihm gestatten, diesen Verhältnissen volle Rechnung zu tragen.

Für eine mehrgliedrige Direction haben wir die Mitgliederzahl deshalb auf drei angesetzt, weil mit einer grössern Zahl eine Geschäftseintheilung verbunden werden müsste, womit eine Trennung verschiedener, ihrem Wesen nach zusammengehörender Geschäftszweige kaum vermieden werden könnte, was sicherlich nicht gut und empfehlenswerth wäre.

Sechster Abschnitt. Revisions-Commission. Die Art. 42—44, die diesen Abschnitt bilden, enthalten mit wenig Abänderungen die am 31. Mai 1861 und 20. Juni 1872 über die Aufstellung einer Revisions-Commission gefassten Beschlüsse der Generalversammlung.

Die vorgenommenen Abänderungen bestehen darin, dass einerseits der bisher für die Abgabe des Rechenschaftsberichtes an die Revisions-Commission festgesetzte Zeitpunkt weggelassen worden ist, weil es wegen den mit andern Bahnen zu pflegenden Abrechnungen nicht in der Macht der Verwaltung steht, den Bücherabschluss immer genau auf einen bestimmten Termin zu bewerkstelligen; und dass anderseits die für die Zustellung des von der Revisions-Commission an die Generalversammlung zu erstattenden Berichtes an den Verwaltungsrath, von acht auf drei vor dem Zusammentritt der letztern reducirt worden ist.

Siebenter Abschnitt. Jahres-Rechnungen. Erneuerungs- und Reservefond. Dividenden. Der Art. 46 enthält eine Bestimmung über die Zinsverrechnungen während des Baues neuer Linien, die wir an die Stelle einer ähnlichen, obsolet gewordenen im Art. 52 der jetzigen Statuten gesetzt haben.

Der Art. 47 entspricht dem jetzigen Art. 54, den wir nur dahin ergänzt, beziehungsweise erläutert haben, dass zu den Lasten der Gesellschaft, welche von den Betriebseinnahmen vorab in Abzug zu bringen sind, auch die Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfond gehören.

Die auf die Dividendenzahlung und den Reservefond (Art. 48, 49, 53) bezüglichen Bestimmungen weichen von den jetzigen insofern ab, als es durch die thatsächlichen Verhältnisse geboten erscheint, die leider weder die im bisherigen Art. 55 vorgesehene Abgabe 5%iger Dividende nebst einer Superdividende, noch eine semesterweise Einlösung der Dividendencoupons gestatten. Mit Bezug auf Letztere haben wir jedoch im Art. 49 die halbjährige Dividendenzahlung immerhin für den Fall vorgesehen, als die Erträge des Unternehmens eine solche ermöglichen würden.

Wenn die Rentabilität unseres Unternehmens die Abgabe grosser Dividenden an die Actionäre gestatten würde, so hätten

wir für die Alimentation des für unvorhergesehene Ausgaben bestimmten Reservefondes eine weit grössere, als die bisherige Einlage vorgeschlagen, und zwar in einem Betrage, der für die Herstellung der vielen fortwährend vorzunehmenden Verbesserungen, Ergänzungen und neuen Anlagen und Einrichtungen, wenigstens guten Theils genügen würde, was bei einer Einlage von nur 5% von den Reinvorschüssen begreiflich bei weitem nicht der Fall ist. Diese Reinvorschüsse sind leider aber so klein, dass wir sie durch eine grössere Einlage in den Reservefond nicht noch mehr schmälern dürfen.

Wir beschränken uns darauf, in Art. 50 den Zweck des Erneuerungsfondes anzugeben, unterlassen aber die Festsetzung des Betrages der jährlichen Einlagen, sondern überweisen diese Angelegenheit aus dem Grunde einem von der Generalversammlung zu genehmigenden Regulativ, weil die Einlagen, verschiedener Verhältnisse, wie z. B. der Veränderlichkeit der Preise und der von dem Umfange des Betriebes wesentlich bedingten Abnutzung und Dauer des Materials wegen, nicht immer durchaus die gleichen bleiben müssen.

Für das Betriebsmaterial glauben wir den Erneuerungsfond nicht in Anspruch nehmen, sondern die Kosten des Unterhaltes, dessen Aufgabe die stete Instandhaltung jedes Fahrzeuges in betriebsfähigem Zustande ist, womit sich dann auch die allmägliche Erneuerung desselben ganz von selbst vollzieht, der Betriebsrechnung überlassen zu sollen. Dabei kann übrigens immerhin auf eine möglichst gleichmässige Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen Jahre Bedacht genommen werden. Handelt es sich aber nicht um den Unterhalt, beziehungsweise die successive Erneuerung eines vorhandenen Fahrzeuges, sondern um die Anschaffung neuer, zum Zwecke der Vermehrung des Betriebsmaterials, so können die dafür erforderlichen Mittel nicht den Betriebseinnahmen oder einem aus denselben alimentirten Fonde, sondern sie müssen andern Hülfsquellen, für welche zu sorgen ist, enthoben und die Ausgaben auf die Baurechnung getragen werden.

Art. 51. Amortisationsfond. Die Vorschriften des Art. 51 haben ihre Begründung in der absoluten Nothwendigkeit, die Coursverluste, die sich beim Verkauf der zur Verfügung der Verwaltung stehenden Obligationen oder bei künftigen Emissionen ergeben dürfen, zu tilgen und zwar in einer möglichst kurzen Frist. Es ist selbstverständlich, dass die Einlagen in den Amortisationsfond aufzuhören haben, sobald jene gedeckt sind.

Die in Art. 52 vorgesehene Verzinsung des Amortisations- und Reservefondes besteht bereits. Ob auch diejenige des Erneuerungsfondes stattzufinden habe oder nicht, wird durch das Regulativ festzusetzen sein.

Die folgenden und letzten drei Abschnitte, enthaltend die Bestimmungen über Bekanntmachungen, Abänderung der Statuten, Liquidation der Gesellschaft und Streitigkeiten, entsprechen sachlich den bisherigen statutarischen Vorschriften, mit der einzigen nennenswerten Abänderung, dass eine ganze oder theilweise Statutenrevision nicht mehr an die in den jetzigen Statuten festgesetzten Beschränkungen gebunden ist.

Wir empfehlen nunmehr den vorliegenden Statutenentwurf Ihrer Genehmigung und zeichnen mit wahrer Hochachtung

St. Gallen, den 23. Januar 1875.

Im Namen des Verwaltungsrathes,

Der Präsident :

(Sig.) Wirth.

Der Sekretär :

(Sig.) Linden.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Die nationalrätliche Commission zur Berathung des Gesetzentwurfs betr. die Haftbarkeit der Eisenbahnen im Frachtverkehr wird Dienstag den 16. Febr. in Bern zusammentreten. Dieselbe besteht aus den H.H. Simon Kaiser, Haberstich, Jolissaint, Klein, Week, Wirth-Sand und Zemp.

Seethalbahn. Der Verwaltungsrath hat den leitenden Ausschuss bestellt aus den H.H. Regierungsrath Schobinger, Nationalrath Künzli, Kreisrath Heusler. Als Actuar des Verwaltungsrathes wurde gewählt: Fürsprech Dr. Meier in Hochdorf.

Nationalbahn. Die Verwaltungsräthe der Eidgenössischen Bank und der Bank in Winterthur haben im Laufe der letzten Woche den Finanzvertrag für Beschaffung der neun Millionen Obligationencapital der Section Winterthur-Zofingen genehmigt. Die beiden Banken beteiligen sich bei dem Anleihen mit einer Million auf eigene Rechnung.

Die Gemeindeversammlung Winterthur vom 7. d. hat die Garantieübertragung für das Obligationencapital von Winterthur-Zofingen auf das vereinigte Unternehmen der Nationalbahn beschlossen. Das Gleiche beantragen die Gemeinderäthe von Baden und Zofingen ihren resp. Gemeinden.

Tössthalbahn. Nach dem „Landboten“ geht die Section Winterthur-

Bauma raschen Schritte ihrer Vollendung entgegen und dürfte, einigermaßen günstige Witterung vorausgesetzt, die Möglichkeit der Eröffnung mit nächstem 1. Mai nunmehr ziemlich feststehen.

Die Verwaltung hat vorläufig einen Fahrtenplan berathen, der unter möglichster Berücksichtigung der localen Bedürfnisse und der Anschlüsse in Winterthur folgende 5 Doppelzüge in Aussicht nimmt:

Bauma	Abgang	4. 50	7. —*	9. 33	2. 10	5. 30
Winterthur	Ankunft	5. 49	7. 46	10. 32	3. 09	6. 29
Winterthur	Abgang	6. 07*	8. 20	11. 02	3. 50	7. 20
Bauma	Ankunft	6. 53	9. 19	12. 01	4. 49	8. 10

Die mit * bezeichneten zwei Züge wären Schnellzüge und würden als solche nur an den grösseren Stationen anhalten, wenigstens für so lange, als nicht der durchgehende Betrieb bis Wald eröffnet wird.

Die Vorsteher der Stationen Seen, Sennhof-Kyburg, Kollbrunnen, Rykon, Zell, Turbenthal, Wyla, Saland und Bauma sind bereits gewählt.

Was das Markensystem anstatt des Billetsystems anbelangt, so ist man darüber noch nicht ganz einig, indessen ist die Einführung derselben, wenn nicht besondere Schwierigkeiten entgegenstehen, nicht unwahrscheinlich.

Neuenburg. Jura industriel. Die Grossrathsmitglieder von Chaux-de-fonds, Locle und Les Pons haben sich den 1. Febr. in Chaux-de-fonds versammelt, um zu berathen, was mit Rücksicht auf die Abstimmung vom 31. Jan. zu thun sei. Da indessen einige hervorragende Mitglieder fehlten, wurde kein Entscheid gefasst, sondern eine zweite Versammlung amberaumt.

In einer am 2. ds. in Neuenburg abgehaltenen Versammlung sind die Obligationäre und die Mitglieder der Nouvelle Compagnie übereingekommen, die Versteigerung der Linie noch zu verschieben, um Zeit zu einer neuen „Combination“ zu haben, wodurch die erstere Maassregel vermieden werden könnte.

Arthur Rigi-bahn. Der Verwaltungsrath hat zum Betriebsdirector dieser auf 5. Juni nächstthin zu eröffnenden Bahn ernannt Hrn. D. Minder, zur Zeit Chef der Güterexpedition in Bern.

Unfälle.

Centralbahnhof Basel. Den 10. Februar Nachmittags 1/21 Uhr wurde beim Heumattübergang der Centralbahn ein 12jähriger Knabe, welcher die Bahn überschreiten wollte, von einem aus drei Wagen bestehenden Manöverzuge überfahren, wobei ihm beide Beine furchtbar zerschnitten und zerquetscht wurden. Der Unglückliche wurde noch lebend in den Spital verbracht und ist bereits seinen Verletzungen erlegen.

* * *

Zur Notiz. Nächstens wird das Inhaltsverzeichniss, sowie der Umschlag für Band I den verehrten Abonnenten zugestellt werden.

Leitende Redaction: ARNOLD STEINMANN.

Eisenpreise.

London, den 5. Februar 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£ 7. 0. 0 bis	7. 5. 0 f. o. b. Wales.
„	7. 0. 0 „	7. 5. 0 „ Tyne u. Tees.
Russische u. ähnl. Profile 66—75	7. 0. 0 „	7. 10. 0 „ Wales.
„	7. 0. 0 „	7. 10. 0 „ Tyne u. Tees.
Strassen-Tramwayschienen	7. 0. 0 „	8. 0. 0 „ Ostküste.
Stahlschienen	„ 10. 10. 0 „	11. 0. 0 „ Wales.
„	„ 10. 15. 0 „	11. 15. 0 Liverpool oder Hull.

Der allgemeine „lock-out“ aller Colliers, Minen und Ironworks der Gruben und Werke, die zu der Master's Association gehören, hat letzten Montag angefangen. Es steht kaum zu erwarten, dass die Arbeiter lange widerstehen werden, und so betrübend einerseits die Lage durch den lock-out geworden, so muss anderseits zugestanden werden, dass es sich nicht bezahlte, zu den gegenwärtigen Preisen von Rohmaterial und Arbeitslöhnen, die Fabrication fortzusetzen.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

A n g e b o t :

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein Ingenieur auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
- 2) Ein Ingenieur auf das Bureau eines Stadt-Ingenieurs.
- 3) Zwei jüngere Ingenieure für eine schweizerische Bahn-Gesellschaft.

N a c h f r a g e :

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

B e m e r k u n g e n :

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen - Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlbachstrasse, Neumünster bei Zürich.

Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1874	1873		1874	1873	Différence	1874	1873	Différence
Nordostbahn									
Engerles Netz	213	213	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	698,000	697,692	— 3,692	3,258.21	3,275.54	— 17.33
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	9,668,841	9,311,696	+357,145	45,393.56	43,716.84	+1676.72
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	1,294,832	1,233,710	+ 61,122	20,231.72	19,276.68	+ 955.04
Centralbahn	240	240	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	803,000	822,790	— 19,790	3,345.83	3,428.29	— 82.46
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	12,047,616	11,445,740	+601,876	50,198.39	47,690.59	+2507.80
Aarg. Südbahn	20	—	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	191,639	25,199	+166,440	38,327.99	5,039.96	+33283.03
Suisse Occidentale	332	332	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	771,000	851,891	— 80,891	2,322.29	2,565.93	— 243.64
Jougne-Eclépens	35	35	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	5,600	5,580	+ 20	160.—	159.—	+ 1.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	29,850	41,593	— 11,743	373.12	519.90	— 146.78
Lausanne-Echallens	15	7	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	5,604	2,403	+ 3,201	373.60	343.25	+ 30.35
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	424,000	444,903	— 20,903	1,542.—	1,618.—	— 76.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	6,337,924	5,790,656	+547,268	23,087.—	21,057.—	+1990.—
Jura-Berne									
Langnau-Berne-Bienne-Neuveville	86	86	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	116,000	122,982	— 6,982	1,349.—	1,430.03	— 81.03
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes	53	—	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	1,701,263	1,614,396	+ 86,867	19,782.69	18,772.05	+1010.64
Rigibahn	10.6	7.1	1 — 31 Déc. depuis 1 Janvier	655,370	517,518	+137,852	75,330.—	84,839.—	— 9509.—