

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 10

Artikel: Concessionsgebühren an die eidgen. Postcasse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4760>

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: 08.02.2026

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

Nous venons de recevoir au dernier moment la lettre suivante, que nous nous empressons de publier en entier:

Genève, 8 Mars 1876.

Monsieur le Rédacteur du Journal „l'Eisenbahn“ à Zurich.

Monsieur le Rédacteur,

Dans votre numéro du 3 Mars, page 125, vous avez inséré un bien court extrait d'une réponse de Mons. Louis Favre au sujet de l'enquête sur la grève de Gœschenen. Vous avez fait suivre cet extrait d'un article additionnel ainsi conçu:

„N'étant pas initié, etc. etc.“

Aussitôt que j'ai eu connaissance de cette supposition, j'ai télégraphié à l'Ingénieur Chef de Section à Gœschenen et au Médecin de l'Entreprise, afin de savoir si elle avait ou non un fondement sérieux.

Persuadé que vous apprendrez et annoncerez avec plaisir que cette nouvelle, que votre journal donne sous toute réserve, est absolument inexacte au sujet d'un défaut d'aération.

Je vous prie de reproduire, dans votre plus prochain numéro, les attestations ci-jointes de M. de Stockalper, chef de Section, et de M. le Docteur Fodéré, en date du 6 courant.

M. de Stockalper explique que, à la fin de chaque mois et à la suite de la paie, les permutations d'ouvriers varient en général de 80 à 100; mais qu'au printemps de chaque année cette permutation augmente notablement, parce que beaucoup d'ouvriers s'engagent au tunnel pour passer l'hiver et attendre que leurs travaux habituels aient recommencé. A cette cause, qui se reproduit chaque année en Mars, s'est joint cette année la circonstance qu'à la fin de Février, des chantiers à la main au Strosse ont été remplacés par des machines, et des travaux à la journée par des travaux à la tâche. M. de Stockalper termine cette explication par ces lignes:

„Je dois, au contraire, déclarer qu'aucune plainte au sujet de l'aérage du tunnel n'est parvenue au personnel de mon service de la part des ouvriers; et, qu'à mon avis ainsi qu'à celui de tout le personnel dirigeant les travaux de l'Entreprise à Gœschenen, l'aérage se trouve actuellement dans des conditions aussi satisfaisantes qu'il ne l'a jamais été.

„Je joins ici une déclaration de M. le Dr. Fodéré, médecin de l'Entreprise.“

Signé: E. de Stockalper.

„Depuis le mois de Décembre 1875, le nombre des malades atteints de bronchite a augmenté, mais il est facile d'en trouver la raison dans les conditions de la saison, où règne principalement le froid humide. J'ai l'habitude de demander aux ouvriers qui viennent réclamer des soins, à quoi ils attribuent leur maladie, et il est tout à fait exceptionnel qu'ils mentionnent la mauvaise aération du tunnel.“

6 Mars 1876.

Signé: Fodéré
médecin de l'Entreprise L. Favre et Cie.

Agréez, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

D. COLLADON.

* * *

Concessionsgebühren an die eidgen. Postcasse.

Nach dem Bundesgesetze vom 23. December 1872 werden die Concessionsgebühren der Eisenbahnen auf dem Wege der Steuergesetzgebung bestimmt, und das Schema der Normalconcession von 1873 stellt als erstes Princip auf:

Die jeweiligen Bundesgesetze und alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen sollen jederzeit genaue Beachtung finden.

Dagegen nach Art. 8, l. 3, des Gesetzes vom 28. Juli 1852 war die Concessionsgebühr jeweilen im einzelnen Falle bei Genehmigung der Concession zu ordnen. In Art. 1 der Genehmigungsbeschlüsse betreffend die schweiz. Central- und Nordostbahn war demgemäß das zulässige Maximum für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von 1 Stunde auf 500 Fr. festgesetzt worden.

Der h. Bundesrath, von der Ansicht ausgehend, dass das Gesetz vom 23. December 1872 sich auch auf die vor 1872 concedirten Eisenbahnen beziehe, erhöhte die Concessionsgebühr der Nordostbahn — der einzigen schweizer. Eisenbahn, welche von dieser Massregel erheblich betroffen wird — bis auf 200 Fr. per Kilometer. Es entstand nun für die Verwaltungsorgane dieser Bahn die Frage, ob sie nicht gegen dieses Vorgehen als eine Vertragsverletzung enthaltend bei der h. Bundesversammlung oder dem Bundesgerichte Klage erheben sollte.

Vieles sprach dafür: die nach dem Gesetze von 1852 vereinbarte Concessionsgebühr sei von Rechtswegen für die Dauer der Concession ein Bestandtheil der Concession und von privatrechtlichem Character; es sollte daher das Gesetz vom 23. December 1872 in diesem Punkte keine rückwirkende Kraft haben. Auch die ständeräthliche Eisenbahnccommission gab s. Z. zu, dass einzelne Bestimmungen der Concessionen die Bedeutung von garantirten Privatrechten haben und nicht ohne Schadenersatz aufgehoben oder abgeändert werden können; namentlich die höchst öconomicischen Artikel, z. B. Rückkaufsfrage, Dauer der Concession, zugesagte Maximaltaxen etc. In diese Categorie gehören aber offenbar auch die Concessionsgebühren, welche gemäss dem Gesetz von 1852 in den Bundesgenehmigungsbeschlüssen für jede einzelne Concession und somit selbstverständlich für die Dauer derselben endgültig fixirt worden waren. — Gebe man auch das staatliche Gesetzgebungsrecht zur Wahrung öffentlicher Interessen im eminenten Sinne d. W. ohne Rückhalt zu, so sei es doch unpassend und unbillig, dass in einer reinen Geldfrage, bei der sich Eisenbahncasse und Postcasse resp. der Fiscus gegenüberstehen, die Bundesversammlung an der Stelle des letztern in eigener Sache judicire oder das Gesetz mache.

Trotz dieser gewichtigen Gründe beschloss die Direction der Nordostbahn (wie auch die der Centralbahn) von einer Weiterziehung der Frage Umgang zu nehmen, auf Grund folgender Erwägungen:

Von einer Klage bei der Bundesversammlung sei ein Erfolg nicht zu erwarten, weil Art. 19, l. 3, des Gesetzes vom 23. December 1872 offenbar mit Absicht im Gegensatz zu andern Art. wie 6, 41, 43, die Einschränkung seiner Bestimmungen auf künftige Concessionen nicht aufgenommen hat.

Aber auch das Bundesgericht schien nach seiner Competenzbestimmung in der Bundesverfassung und im Gesetze über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 27. Juni 1874 nicht dazu angethan, die Klage im günstigen Sinne zu erledigen. Allerdings beurtheilt das Bundesgericht civilrechtliche Streitigkeiten zwischen dem Bund einerseits und Corporationen oder Privaten anderseits — sofern letztere Kläger sind — wenn der Streitgegenstand 3000 Fr. übersteigt. (Art. 110 der Bundesverf. und Art. 27 des Gesetzes vom 27. Juni 1874). Im vorliegenden Falle wäre aber streng genommen der Fiscus Kläger, sofern nämlich die Nordostbahn die Bezahlung der erhöhten Concessionsgebühr verweigern würde. Wollte aber die Nordostbahn ihrerseits klagend auftreten wegen Verletzung von Rechten, welche durch Verfassung oder Gesetz garantirt sind, so würde sich die Frage sofort zu einer staatsrechtlichen gestalten im Sinne der Art. 34 ff. des Gesetzes vom 27. Juni 1874, nämlich so: ob die Bundesversammlung dem Gesetze vom 23. December 1872 rückwirkende Kraft verleihen dürfe. Dass diese Auffassung der Frage als einer staatsrechtlichen auch die des Gesetzgebers war, zeigt der Umstand, dass die Anstände wegen Bestimmung der Concessionsgebühren nicht unter die privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und einer Eisenbahngesellschaft aufgenommen worden sind. (Art. 28 des Gesetzes vom 27. Juni 1874.) Das Bundesgericht aber hat sich nach Art. 113 der Bundesverfassung bei Entscheidungen nach Art. 56—59 an die von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze und allgemein verbindlichen Beschlüsse zu halten. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung könnte nun freilich das Bundesgericht doch auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1852 beschliessen, annehmend, das Gesetz vom 23. December 1872 finde eben nur auf die seither ertheilten Concessionen Anwendung. Allein die Entstehungsgeschichte jener Artikel und Gesetze zeigt, dass es die Meinung hat, das Bundesgericht habe die

Rechtsgültigkeit der erlassenen Gesetze und Beschlüsse nicht zu untersuchen, sondern sie einfach zu respectiren. Zudem könnte der Bundesrat, falls Zweifel über die rückwirkende Kraft jener Gesetze walten sollten, rechtzeitig eine ihm zweifelsohne günstige Interpretation derselben von der Bundesversammlung provociren, so dass factisch der Entscheid wieder in den Händen der letztern liegen würde.

Aus diesen Erwägungen ist die Direction der schweizer. Nordostbahn zu dem Beschluss gelangt, von einer an und für sich wohlgegründeten Klage in dieser Sache abzustehen.

Immerhin aber bleibt es fraglich, ob nicht durch ein solches Sich hinwegsetzen über Verträge, die vom Bund genehmigt sind, ein Gefühl der Rechtsunsicherheit genährt wird, das den öconomischen Gewinn jener Massregel mehr als aufwiegen dürfte.

* * *

Shed-Schulhauspläne Hottingen.

(Eingesandt)

Die gegenwärtig ausgestellten Pläne für ein Shed-Schulgebäude Hottingen zeigen gegenüber den seiner Zeit dem hiesigen Ingenieur- und Architektenverein vorgelegten Skizzen und von demselben einmuthig für ein Schulgebäude als unzulässig erklärt, durchaus keine Verbesserungen und sind wir jetzt noch derselben bestimmten Meinung, dass eine solche Anordnung eines Schulhauses unsren Verhältnissen, unserm Klima, unsren ästhetischen Begriffen vom Innern und Aeussern directe zuwiderlaufen.

Der jetzige Moment ist noch nicht geeignet, in's Detail der Pläne einzugehen, indem solche vorerst der Schulpflege und erst nachher einem weiten Publikum zugänglich gemacht werden sollen. Wir werden aber nicht ermangeln, seiner Zeit noch viel mehr Licht in diese Angelegenheit zu bringen und dem gebildeten Techniker und Schulmanne Gelegenheit geben, sich über ein Project auszusprechen, welches einer vom Zaune gerissenen Idee entsprungen, und zum non plus ultra unserer künftigen Schulhausbauten gestempelt werden soll.

Nachsatz. — Soeben kommt dem Einsender diess der Bericht der Shed-Schulhaus-Baucommission an die Schulpflege Hottingen in die Hände und liest er da auf der ersten Seite Folgendes :

„In unsren Vorlagen glauben Ihnen den Beweis leisten zu können, dass dieses System für Schulhäuser der Zukunft gehört und die bisherige Hochbauteorie sich überlebt hat.“

* * *

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

In der Sitzung vom 8. März wurde von Hrn. Heim, Prof der Geologie am Eidgen. Polytechnikum, eine einlässliche Beschreibung der Ufersenkungen in Horgen vorgetragen und die sehr wahrscheinlichen Ursachen dieser ganz ausserordentlichen Erscheinung auseinandergesetzt. Wir hoffen, nächstens in diesem Blatte einen detaillirten Bericht mit Situation und Profilen mittheilen zu können.

Herr Professor Stadler theilte eine Einladung des Vorstandes des Baierischen Architecten- und Ingenieur-Vereins mit, welche ihm zu Handen des zürcherischen Vereins den 1. März zugekommen war, dahin lautend, man möchte sich an der Kunstausstellung des Kunstgewerbevereins in München betheiligen. (Anmeldungstermin : 15. März; Einwendungstermin : 1. Mai).

Herr Ingenieur Paur hatte die Uebersichtslängenprofile der sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnen, Massstab für die Längen von 1: 250 000, für die Höhen 1: 2500, welche in 3 Gruppen zusammengestellt waren, vorgelegt.

* * *

Literatur.

Dr. J. L. Tellkampf. Geh. Reg.-Rath, Mitglied des Deutschen Reichstages: **Vorschläge zur Besserung des Actiengesellschaftswesens.** Berlin, Verlag von Julius Springer. 1876. 46 Stn.

Der Verfasser bespricht im ersten Abschnitt seiner Brochüre das Actiengesellschaftswesen im Allgemeinen, und berührt in kurzen Umrissen das englische Recht, namentlich soweit es sich mit der Haftpflicht der Actiengesellschaften beschäftigt. Der zweite Abschnitt bringt Vorschläge zur Besserung des Reichsactiengesetzes vom 11. Juni 1870. Das Fehlerhafte dieses Gesetzes bestehe darin, dass es allen Actiengesellschaften das Privilegium der nur auf das Actiencapital begrenzten Haftpflicht der Theilnehmer, im Widerspruch mit dem gemeinen Rechte, und im Widerspruch mit den Grundsätzen der Volkswirtschaft gewährt. Der Verfasser weist nach, dass ein solches Privilegium im Widerspruch stehe mit der freien gewerblichen Concurrentie, und dass dadurch ein Monopol geschaffen sei. Diese Grundidee seiner Deductionen veranlasst den Verfasser zu folgendem Reformplane:

1. In den Actien-Unternehmungen im Gebiete aller Arten der Industrie, des Landbaues, der Gewerbe und Fabriken und des Handels haften alle Actionäre persönlich unbegrenzt mit ihrem Vermögen nach gemeinem Recht, wie die Theilnehmer einer kaufmännischen Firma.

2. Das Privilegium der nur auf das Actiencapital begrenzten Haftpflicht ist auf zwei Gattungen von Actien-Unternehmungen beschränkt:

a. Auf diejenigen, welche ihrer Natur nach gemeinnützige öffentliche Zwecke verfolgen und mit dem Capital eines einzelnen Privatmannes nicht leicht ausgeführt werden können, und daher entweder das Zusammenwirken von Capitalien von Privatpersonen oder die Wirksamkeit des Staates oder einer Gemeinde erfordern, dahin gehören speciell die Anlage von Kanälen, von Hafenanlagen (Docks), von Wasserleitungen, Gasanstalten etc.

b. Auf Actiengesellschaften, welche keinen Vortheil der Actionäre und keine Agiotage bezwecken, sondern welche Künste und Wissenschaften, Armen- oder Krankenpflege und andere nützliche Gegenstände fördern.

Wenn man jedoch den in 1. und 2. angedeuteten Unterschied der unbegrenzten und begrenzten Haftpflicht nicht machen, sondern entweder den Actiengesellschaften die Wahl der unbeschränkten oder der beschränkten Haftpflicht überlassen (wie in England) oder das Privilegium der begrenzten Haftpflicht auch fernerhin allen Actiengesellschaften ertheilen will, so schlägt der Verfasser eventuell als Reform vor:

Die Actiengesellschaften seien bei ihrer Constituirung als juristische Personen folgenden Bestimmungen zu unterwerfen :

1. Alle Actionen der Actiengesellschaften mit begrenzter Haftpflicht müssen auf Namen lauten, und diese müssen in Register eingetragen und mit den etwaigen Veränderungen beim Jahresabschluß jährlich veröffentlicht werden.

2. In dem Falle, dass die Actiengesellschaft aufgelöst wird, und eine Vollzahlung noch nicht stattgefunden hat, ist jedes Mitglied derselben, welches zur Zeit der Auflösung oder während des Jahres vor dem Beginn der Auflösung Mitglied dieser Gesellschaft war, verpflichtet, zur Abtragung der Schulden so viel beizutragen, als das festgesetzte Capital ausmache.

3. Die Actionen müssen voll eingezahlt werden, und dürfen, bevor sie voll eingezahlt sind, überhaupt nicht verkauft werden.

4. Unter dem Betrage von Stücken zu 300 Mark dürfen keine Actionen ausgegeben werden.

5. Zinsen und Dividenden dürfen erst aus dem wirklichen Einkommen der Actiengesellschaften gezahlt werden. (Also keine sogenannten Bauzinsen.)

6. Jede Gesellschaft muss in den Statuten bestimmt angeben, worin ihr Geschäft bestehen soll.

7. Das bestimmt angegebene Geschäft der Actiengesellschaft darf nicht ohne Genehmigung der Regierung und der Actionäre verändert werden.

8. Allen Mitgliedern der Gesellschaftsvorstände muss bei strenger Strafe untersagt werden, bei irgend welchen Geschäften der von ihnen vertretenen Gesellschaft privat sich zu betheiligen, woraus sie einen persönlichen Vortheil ziehen würden.

9. Die Gründer einer Actiengesellschaft haften persönlich mit ihrem eigenen Vermögen für die Wahrheit des Prospectus der zu gründenden Gesellschaft und für die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben und Versprechen.

Was wir von solchen Vorschlägen zur Reform der Actiengesetzgebung denken, haben wir eingehend in Nr. 18, 19, 20 und 21, Bd. III der „Eisenbahn“ erörtert; die Wesentlichen der obigen Anregungen sind darin bereits besprochen; denn die Vorschläge sind keineswegs neu. Bezüglich der Brochüre des Herrn Dr. Tellkampf jedoch ist besonders bemerkenswerth — und dies mag für das ganze Actienwesen bezeichnend sein —, dass der Verfasser selbst so wenig Vertrauen in seine Vorschläge hegt, dass er unmittelbar an deren Begründung ein Schlusskapitel fügt, worin die Gefahr der Actiengesellschaften für das Eisenbahnwesen als so gross schildert, dass ihm der Bau der Eisenbahnen durch den Staat — in Deutschland durch das Reich — als nothwendig erscheint. Er berührt in kurzen Zügen die Vorfälle, wie sie in Deutschland, Oesterreich, England und in Amerika aufgetreten sind, bespricht dann die Vortheile der beiden Systeme, des Privat- und des Staatsbaues, wobei er sich den Betrieb eingeschlossen denkt.

Für die Privatbahnen scheint ihm Folgendes zu sprechen:

1. Bei Staatsbahnen werde der politische Einfluss der Staatsregierung vermehrt werden, indem die zahlreichen Eisenbahnbeamten und Lieferanten vom Staaate abhängig sein und möglicher Weise beeinflusst werden könnten. Gegen diesen Grund ist jedoch die geheime Stimmabgabe erfolgreich ins Feld zu führen.

2. Privatbahnen wird oft das Verdienst zugesprochen, neue Versuche und Verbesserungen zu veranlassen; während die Verwaltung von Staatsbahnen hierin zu bürokratisch werden könnte.

3. Eisenbahnen sollen von Actiengesellschaften billiger gebaut werden, als vom Staaate. Diese beiden Gründe sind schon wiederholt widerlegt worden und auch der Verfasser versucht diese Widerlegung nicht ohne Erfolg.

Zu Gunsten des Baues und der Verwaltung der Bahnen durch das Reich führt er folgendes an: