

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

## **Wettbewerbe**

### **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:** 06.04.2026

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

Rechtsgültigkeit der erlassenen Gesetze und Beschlüsse nicht zu untersuchen, sondern sie einfach zu respectiren. Zudem könnte der Bundesrath, 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 Beschlusse gelangt, von einer an und für sich wohlbegründeten Klage in dieser Sache abzustehen.

Immerhin aber bleibt es fraglich, ob nicht durch ein solches Sichhinwegsetzen 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 einmüthig für ein Schulgebäude als unzulässig erklärt, durchaus keine Verbesserungen und sind wir jetzt noch derselben bestimmten Meinung, dass eine solche Anordnung eines Schulhauses unsern Verhältnissen, unserm Klima, unsern 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 weitem 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 unsern Vorlagen glauben Ihnen den Beweis leisten zu können, dass dieses System für Schulhäuser der Zukunft gehört und die bisherige Hochbauphysik sich überlebt hat.“

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-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 Architekten- und Ingenieur-Vereins mit, welche ihm zu Händen des zürcherischen Vereins den 1. März zugekommen war, dahin lautend, man möchte sich an der Kunstausstellung des Kunstgewerbevereins in München betheiligen. (Anmeldungstermin: 15. März; Einsendungstermin: 1. Mai.)

Herr Ingenieur Paur hatte die Uebersichtslängenprofile der sämtlichen schweizerischen Eisenbahnen, Massstab für die Längen von 1: 250 000, für die Höhen 1: 2 500, welche in 3 Gruppen zusammengestellt waren, vorgelegt.

\* \* \*

### Literatur.

Dr. J. L. Tellkamp, 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 Verbesserung 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 Concurrenz, 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 Rechte, 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 Canälen, 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 unbegrenzten 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 Actien 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 ausmachte.

3. Die Actien 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 Actien 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 bestimmte 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 privatim 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. Tellkamp 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 Schlusscapitel 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 Staate abhängig sein und möglicher Weise beeinflusst werden könnten. Gegen diesen Grund ist jedoch die geheime Stimmgabe 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 bureaucratish werden könnte.

3. Eisenbahnen sollen von Actiengesellschaften billiger gebaut werden, als vom Staate. 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: