

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 1

Artikel: Das schweizerische Gesetz über das Pfadrecht an Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1902>

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: 14.01.2026

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

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 1. Juli 1874.

No. 1.

Verschiedene vorgekommene Verwehlungen veranlassten uns, unserer Zeitung statt des ursprünglich beabsichtigten Namens: „Schweizerische Eisenbahnzeitung“, den Namen: „Die Eisenbahn. Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens“ zu geben.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6.— halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direkt bei der Expedition.

Ausland: Fr. 7.50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 6.— pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7.50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT. — Avis. — Das schweiz. Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen. Erster Theil. — Pelton's Impregnirapparat, mitgeheilt von Herrn Adof Ott. — Signaux — Eisenbahn-Schmiereöl. — Concessions. Schweiz. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen (Stand der Bauten). — Neue Linien. Schweiz. — Jura-Bern. (Eröffnung, Fahrtenplan). — Neue Projekte, Schweiz. — Läuten mittelst Dampf. — Locomotivfabrik Winterthur. Neue Locomosven. Tarifwesen. Frachterhöhung in Deutschland. — Chemins de fer et Tribunaux. — Marktberichte. — Cursbericht. — Curszeddel. — Eingegangene Drucksachen — Suisse Occidentale. — Inserate.

Au Mittheilungen stehen für die nächsten Nummern u. a. in Aussicht: Berichte über die Verhandlungen der eidg. Räthe über die Eisenbahngesetze. — Rechtsfälle. — Sur l'adhérence des Locomotives, par M. Moschell. — Die neue Eisenbahnbrücke bei Ossingen, mit Zeichnung. — Mittheilungen über die Aig-Rigi-Bahn. — Die Schmalspurbahnen in der Schweiz. — Unfälle auf schweiz. Bahnen. — Erfahrungen über die Heberlein- und Westinghouse-Brennen. — Personelles.

AVIS.

Die neue Zeitung, „Die Eisenbahn“, deren erste Nummer hier vorliegt, wird ab 1. Juli dieses Jahres in wöchentlich Einer Nummer erscheinen.

Dieses neue Blatt stellt sich vornehmlich zwei Aufgaben:

Es will einmal theils in Originalabhandlungen von dazu berufenen Männern, theils in Auszügen aus neuen literarischen Erscheinungen in einer allgemein verständlichen Weise alle jetzigen Tagesfragen des Eisenbahnwesens erörtern, und dadurch sowohl den Eisenbahnbeamten als den übrigen Kreisen der Bevölkerung das Verständniss für diese Fragen eröffnen.

Es will zweitens möglichst vollständig alle das schweizerische Eisenbahnnetz betreffenden Daten sammeln.

Dasselbe soll im Speziellen enthalten:

I. Gesetze, Beschlüsse, Staatsverträge, Concessionen, Verordnungen, Verfügungen, Erlasse, sowohl der Bundes- als der kantonalen Behörden, soweit sich dieselben auf das Eisenbahnwesen beziehen, samt den Referaten über die bezüglichen Discussionen in den gesetzgebenden und executiven Behörden.

II. Gerichtliche Entscheidungen, die das Eisenbahnwesen angehen, sowohl schweizerischer als ausländischer Gerichte.

III. Mittheilungen über neue Projekte, deren volkswirtschaftliche Bedeutung und Rentabilitätswahrscheinlichkeit; über Beginn und Fortschritt des Baues neuer Unternehmungen, Normalien, Kunstbauten, Baukosten, Behördliche Collaudationen und Betriebseröffnungen.

IV. Referate über Verhandlungen und Beschlüsse der Verwaltungsräthe und Generalversammlungen, Rechenschaftsberichte, Betriebseinnahmen und -Ausgaben, Stand, Vermehrung und Verbesserung der Bahn, der Hochbauten, des Kollmaterials, Betriebsreglemente, Fahrpläne, Personen- und Gütertarife, Einrichtungen und Änderungen im Speditionswesen, im Signalwesen, Unfälle und Referate über stattgehabte bezügliche Untersuchungen.

V. Organisation, Dienstreglemente, Instructionen, Prämien- und Bassenwesen, Vacanzenverzeichnisse, Ernennungen und Entlassungen, Kranken- und andere Hülfskassen.

VI. Abhandlungen über alle oben erwähnten Punkte, über neue Erfindungen und Verbesserungen und darüber gesammelte Erfahrungen.

VII. Mittheilungen aus der Geschichte des schweizerischen Verkehrs.

VIII. Inhaltsangabe technischer Zeitschriften und Anzeige einschlägiger Bücher, sammt Auszügen und Besprechungen.

IX. Wünsche und Beschwerden aus dem Publikum, die in Correspondenzform mit deutlicher Unterschrift eingehen.

X. Uebersicht der Curse schweizerischer Eisenbahnpapiere.

XI. Eisen- und Kohlen-Marktberichte.

XII. Inserate: Stellenvermittlung, Submissionen, Anleihen und Einzahlungen; Tarife und Fahrpläne; Ankündigungen der Fabriken und technischen Bureau u. s. w.

Ausser dem Eisenbahnwesen sollen auch die übrigen Verkehrsanstalten: Telegraphen, Dampfschiffe, Strassen, sowie auch die Fabriken von Eisenbahnmaterial, Locomotiven und Wagen ihre Berücksichtigung finden.

Zur Erläuterung des Textes nötige Figuren werden in den Text eingedruckt oder als lithographische Tafeln beigegeben.

Originalzeichnungen werden wir hier auf den passenden Maassstab reduciren lassen und nach gemachtem Gebrauche auf Wunsch zurückstellen.

Abhandlungen in französischer Sprache werden ebenso auch in den Text aufgenommen werden.

Man wird bemerken, dass wir zur Durchführung unseres oben skizzirten Programms hauptsächlich auf Mittheilungen Dritter, theils der Bahnverwaltungen und ihrer Beamten, theils der Behörden, theils von Fachmännern angewiesen sind, und können wir nur in so weit Durchführung obigen Programms versprechen, als sich diese Dritten zu den nötigen Mittheilungen herbeilassen.

Wir leben aber der Zuversicht, dass alle Beteiligten den Werth, den dieses neue Organ bei richtiger Benutzung für sie haben kann, erkennen und desswegen auch dazu beitragen werden, dass es demselben nicht an passendem Stoff mangle.

Das schweizerische Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen. I. (Bern, den 9. Juni 1874.) Das „Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft“ hat bis zum heutigen Tag drei Berathungen durchlaufen, welche ihren Abschluss fanden: 1) in dem Vorschlag des Bundesrates vom 7. Juli 1873, 2) in dem Ständerathsbeschluss vom 15. Nov. 1873 und 3) in dem Nationalratsbeschluss vom 5. Juni 1874. Die formelle Competenz zur Aufstellung eines solchen Gesetzes ward gefunden in Art. 11 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezbr. 1872. (Ein Bundesgesetz wird über die „Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten“ — diese Worte waren auch der ursprüngliche Titel der Vorlage — des Nähern bestimmten.) In der letzten Berathung durch den Nationalrat wurden dann noch (Antrag Dub) als Competenzquellen genannt: Art. 26 und 64 der Verfassung. Die materielle Competenz fand sich einerseits in dem Umstände, dass die Verpfändung von Eisenbahnen ein immer häufiger in praxi auftretender Fall ist, und anderseits in der Erwägung, dass diese Verpfändung eine von dem sonst üblichen

zieht sich die Bahn zumeist durch das Territorium einer ganzen Reihe der gewöhnlichen Pfandbehörden, zweitens beschlägt die Verpfändung Immobilien (Bahnkörper) sowohl als Mobilien (Betriebsmaterial). An Beispielen ähnlicher ausländischer gesetzgeberischen Producte fand sich nichts vor; man war genötigt, vollständig originell vorzugehen.

I. Verpfändung. Der erste Abschnitt des Gesetzes behandelt Art der Bestellung des Pfandrechtes, Umfang desselben und rechtliche Wirkung auf vorgehende Rechtsverhältnisse. — Zur Bestellung ist die Bewilligung des Bundesrathes erforderlich (Art. 1). Bundesrath und Ständerath fügten hinzu: „Um die Bewilligung zu erhalten, muss der Nachweis geleistet werden, dass die Pfandbestellung zur Sicherheit für ein Anleihen dient, welches zur Vollendung der Bahn, zur Vermehrung des Betriebsmaterials, zur Abbezahlung eines früheren Anleihens oder zu einem andern das Unternehmen fördernden Zwecke verwendet wird“ (Art. 2), sowie: „der Bundesrath trifft die erforderlichen Anordnungen, um die Verwendung für den bestimmten Zweck zu sichern. Ihm ist über die Verwendung Bericht und Rechnung vorzulegen“ (Art. 4). Der Nationalrath adoptierte Art. 2 im Allgemeinen (eine Consequenz des Princips, das in der Forderung des Finanzausweises bei Concessionsertheilungen schon aufgestellt ist); dagegen aber führte er das darin liegende Princip anders aus. Einmal verlangt er Publication des Pfandbestellungsbegehrens im Bundesblatt mit Festsetzung einer Frist für Erhebung von Einsprüchen. Sodann änderte er die bezügliche Function des Bundesrathes in der Weise, dass derselbe nicht im Allgemeinen untersuchen soll, ob die Bewilligung ertheilbar sei, sondern sich an folgende Requisite zu halten hat: die Pfandbestellung soll geschehen zur Versicherung bereits bestehender Schuldverpflichtungen oder zur Sicherheit für Anleihen, welche dienen zur Vollendung, Verbesserung oder Erweiterung der Bahn, zur Vermehrung des Betriebsmaterials, zur Abbezahlung von Schulden oder zu einem andern das Unternehmen fördernden Zwecke (Art. 3). Sind diese Requisite vorhanden, so ist die Bewilligung nicht zu verweigern. In Übereinstimmung mit dieser formelleren Präcision der Stellung des Bundesrathes ist demselben auch drittens weder Recht noch Pflicht zur Vorsorge über Verwendung des Anleihens zu den bestimmten Zwecken auferlegt. Die erwähnten Einsprüchen erfolgen beim Bundesrath, welcher den Einsprüchen eine Frist von 30 Tagen zur Anbringung der Klage beim Bundesgerichte bestimmt. An die Stelle des Bundesgerichtes wollte ein Antrag (Dubs) den Bundesrath setzen, da es sich einmal um die Prüfung von Verhältnissen handle, welche der Bundesrath bereits näher erwogen, also eine Beschleunigung erzielt werde, und sodann da diese Funktion mit Prüfung von Vermuthungen und dergl. mehr einen administrativen als judiciären Charakter an sich trage. Dem ersten Moment wurde entgegengehalten, dass die Möglichkeit eines Recurses an die Bundesversammlung eine grössere Verschleppung befürchten lasse, als Urtheil durch das Bundesgericht (Haberstich), und dem letztern, dass auch rechtliche Fragen zur Austragung kommen werden, wie fraudulöses Be tragen gegen andere Gläubiger (Anderwert). Die Frist von 30 Tagen aber war an Stelle der ursprünglich beantragten 10 Tage hauptsächlich desshalb gesetzt worden, um den Einsprechern Gelegenheit zu geben, sich zu einer Streitgenossenschaft zu verbinden, mit einem einzigen Anwalt u. dgl. (Haberstich, Anderwert). — Betreffend den Moment der Definitivwerdung des Pfandrechtes hatten Bundesrath und Ständerath einfach (Art. 3) den Satz aufgestellt, dass die Bewilligung die eventuelle Begründung in sich schliesse, zu welcher die Definitivwerdung nach Maassgabe der geleisteten Zahlung hinzutrete. Daran änderte die Commission des Nationalrathes, indem sie in ihrem Antrage hinzufügte, dass bei Pfandrechtsbestellung für bestehende Schuldverbindlichkeiten die Definitivwerdung mit dem Eintrag in das Pfandbuch der Bahn stattfinden soll. Die Stellung des Pfandbuches wurde demzufolge Anlass zu Discussion. Drei Ansichten existirten über die Frage, einmal es soll die Bewilligung der Moment der Definitivwerdung sein für Pfandrechte für bereits bestehende Schuldverbindlichkeiten, wozu allerdings bei Pfandrechten für neue Anleihen die Einzahlung als nothwendige Ergänzung hinzutreten müsse (Haberstich). — Dem gegenüber wurde kraft des Publicitätsprincips gefordert, dass die Eintragung in das Pfandbuch die Definitivwerdung bezeichnen soll und zwar nicht nur für die Versicherungen schon bestehender Schulden (Commission), sondern auch bei Erhebung neuer Anleihen (Suter); eine dritte Ansicht hatte verlangt, dass die Bewilligung überall in das Pfandbuch einzutragen und diese Eintragung als Definitivwerdung zu bezeichnen sei (Roguin). Ueber die Schwierigkeit, dass bei Forderungen Eintragung für partielle Einzahlung noch

der Publicität nicht; vielmehr wurde bemerkt (Büzberger), das ganze Verfahren biete Publicität genug in sich, so dass keine Eintragung in das Pfandbuch mehr als entscheidender Act nötig sei. In dieser Auffassung näherte sich somit der Nationalrath den obgemeldeten Beschlüssen des Bundesrathes und Ständerathes, nur dass er die Redaction präziser fasste („die Bewilligung schliesst, wenn es sich um eine Versicherung bereits bestehender Schuldverbindlichkeiten handelt, die definitive, wenn es sich um ein neues Anleihen handelt, die eventuelle Begründung in sich. Im letztern Fall wird das Pfandrecht durch die Einzahlung definitiv.“)

Betreffend die Stellung zu Obligationsverhältnissen aus früherer Zeit wurde von Anfang an der Grundsatz aufgenommen, die Pfandrechte folgen sich nach der Zeit ihrer Entstehung. Auf eine solche Priorität oder andere begünstigte Stellung im Obligationsverhältniss kann Niemand Verzicht zu leisten gezwungen werden; dagegen kann allerdings eine Gläubigerversammlung per majore die Aufgebung eines gewissen Rechtes beschliessen, was zur Folge hat, dass alsdann die Gläubiger, welche nicht verzichten, ihren Protest speciell anmelden müssen (Art. 6, 7, 8). Eine andere Ansicht (Dubs) ging dahin, die Prüfung solcher Proteste dem Bundesgerichte zuzuweisen. Ferner wurde auch angeregt (Dubs), den verschiedenen Anleihen, wie Staatsschulden, gleichen Rang zu geben. Gegen Ersteres wurde geltend gemacht, das Gericht dürfe nicht über erworbene Rechte aburtheilen; gegen Letzteres, die Staatsschulden führen zu keiner Execution, daher kein Rang unter ihnen, was bei Eisenbahnen nicht dienlich sei.

Betreffend den Umfang des Pfandrechtes, so sollte nach dem Bundesrath überhaupt alles unbewegliche und bewegliche Vermögen der Bahngesellschaft umfasst werden. Daran änderten Ständerath und Nationalrath durch Ausscheidung von Vermögensobjecten, die mit der Bahn in keinem directen Connex stehen (Hotels, Fabriken). Das Pfandrecht kann sowol für das ganze Netz einer Gesellschaft als für einzelne Linien bestellt werden. Es umfasst a) den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparcellen mit Einschluss der Bahnhöfe, Stationsgebäude u. s. w. und den auf diesen Landparcellen befindlichen Hochbauten; b) das gesammte für den Betrieb und den Unterhalt der verpfändeten Linie dienende Material. — Ist nur ein Theil der Linie verpfändet, so beantragte die Commission, dass der Werth dieses Theils (Bahn sowol als Material) im Verhältniss zum Gesamtnetz festzustellen wäre. Nachdem aber auf die Unstatthaftigkeit der Fixirung des in mehrfacher Beziehung variablen Werthes der Bahn (abgesehen vom Material) aufmerksam gemacht worden war (Escher), wurde die Schätzung der Bahnstrecke vollständig beseitigt und unter die Liquidationsbestimmungen des Satz aufgenommen: Sind nur einzelne Strecken u. s. w. verpfändet, so wird vorerst das Material nach kilometrischer Länge und Frequenz der Strecke in % festgestellt und vom Bundesgericht geschätzt (Commissionalantrag).

Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb der Bahn nicht hemmen, auch können sie wegen Veränderungen am Grundbesitz der Bahn, an den Gebäuden oder am Material keine Einsprache erheben. Das Pfandrecht ist auf den Bestand der Bahn beschränkt, wie er zur Zeit der Liquidation besteht. Die Pfandgläubiger können jedoch gegen Veräußerung der Bahn oder ihres Materials oder einzelner Strecken oder Fusion Einsprache erheben, insofern eine solche Operation die Sicherheit der Pfandgläubiger gefährdet. Ueber die betreffenden Streitigkeiten entscheidet das Bundesgericht (Art. 11). Nach früherem Comissionalantrag waren einfach die Gläubiger berechtigt, gegen solche Operationen Einsprache zu erheben. Es wurde angeregt, diese Einsprache nur mit Majoritätsbeschluss der Gläubiger anbringbar zu erkennen (Escher), schliesslich aber vorgezogen (Dubs), dem Bundesgericht die Entscheidung zu unterstellen.

Soweit der erste Theil des Gesetzes, woran der Ständerath keine wesentlichen Modificationen mehr vornehmen darf.

* * *

Der Apparat von Pelton in New-York zum Imprägniren von Eisenbahnschwellen. TAFEL I. (Mitgetheilt von Hrn. Adolf Ott in Zürich.) Der beifolgend abgebildete Apparat, welcher sich in den Vereinigten Staaten zur Imprägnation von Eisenbahnschwellen einer grossen Verbreitung erfreut und sowohl zum Durchtränken des Holzes mit flüssigen Kohlenwasserstoffen (Theeröl, Torf- und Braunkohlenkreosot, Mineralöl) als mit Chlorzink geeignet ist, besteht der Hauptsache nach aus zwei horizontal liegenden, hermetisch verschliessbaren Cylindern von