

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 20.02.2026

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

INHALT. — Quelques mots sur la Loi fédérale du 24 juin 1874. Concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises. — Die electrische Beleuchtung, von Dr. A. Tobler (Fortsetzung). — Die virtuelle Länge, ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen, von A. Lindner, Ingenieur. — Kleine Mittheilungen: Support protecteur des bâches. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architektenverein. — Submissionsanzeiger: Cantone. — Chronik: Eisenbahnen. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London.

Quelques mots sur la Loi fédérale du 24 juin 1874
concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises.

On sait que cette loi, quoique récente, est sur le point d'être modifiée, en raison des inconvénients auxquels son exécution a donné lieu. A propos d'une interpellation qui a été faite dans les chambres fédérales, sur la position dans laquelle se trouvaient les caisses de secours ou de retraite des employés en cas de liquidation; on a demandé un rapport au Tribunal fédéral sur la révision de cette loi, le Conseil fédéral s'en occupe aussi; cette question va donc être de nouveau portée devant les chambres et il pourrait être possible de rectifier ce que cette loi a de défectueux.

La question des caisses de secours et de retraites n'est pas aussi grave qu'on semblait le croire au premier abord; il résulte des renseignements donnés par le Conseil fédéral lors de la dernière session, que ces institutions sont suffisamment garanties. Mais il est un autre point que nous allons examiner et qui intéresse tout particulièrement notre cercle de lecteurs; c'est la position qui est faite aux entrepreneurs, c'est-à-dire aux créateurs d'un chemin de fer, en cas de liquidation et de constitution d'hypothèques. Eh bien, hâtons-nous de le dire, cette position est anormale, déplorable et la pratique de cette loi a révélé une situation qui doit absolument prendre fin.

On sait en effet qu'il est possible de constituer, avec l'autorisation du Conseil fédéral, des hypothèques sur un chemin de fer qui n'est pas encore construit, ce qui est une anomalie inexplicable. En effet, qu'est-ce qui constitue la valeur spéciale d'un chemin de fer? c'est l'affectation spéciale qui est donnée au sol sur lequel il est bâti et non pas ce sol lui-même; car qui prêterait des millions en hypothèque sur l'entreprise d'un chemin de fer? Mais cette affectation spéciale n'existe que quand le chemin de fer est terminé, qu'il est susceptible d'être exploité! dès lors ce n'est qu'à ce moment-là qu'il devrait pouvoir être constitué des hypothèques sur le chemin de fer.

Le système actuel a eu les plus déplorables conséquences pour les entrepreneurs. Confians dans la solvabilité des Compagnies qui avaient leur capital actions souscrit et leur capital obligations plus ou moins assuré par ces constitutions anticipées d'hypothèques; ils ont traité avec ces Compagnies, ont engagé leurs capitaux dans des entreprises tout en payant de leur personne. Qu'est-il arrivé; les ressources prévues étaient insuffisantes, les devis étaient dépassés; alors les Compagnies pour ménager leurs ressources et s'assurer la possibilité de terminer la ligne après avoir épuisé toutes les ressources d'un crédit fictif que favorisait cette disposition défectueuse de la loi, commençaient à susciter à ses entrepreneurs toutes espèces de difficultés pour retarder le paiement de ce qui leur était dû, sachant bien que tant qu'un compte n'est pas réglé, il n'est pas exigible; et employaient les sommes qu'elles retenaient indûment à leurs entrepreneurs principaux à payer leurs dettes les plus criantes et à payer les travaux les plus urgents pour amener la ligne en état d'être exploitée. Mais après ce suprême effort et dès les premiers temps de la mise en exploitation, qui généralement ne produisait pas de quoi payer les intérêts des dettes, souvent à peine à en couvrir les frais, survenait la faillite, et alors les entrepreneurs avaient la ressource d'être inscrits en 4^{me} rang (au 38) pour leurs cautionnements et garanties, et en 7^{me} rang, après les créanciers hypothécaires,

c'est-à-dire sur le même pied que les créanciers à un titre quelconque, pour le restant de leurs prétentions. Bien heureux encore si ils pouvaient sauver leurs garanties qu'ils avaient le plus souvent versées en beaux écus sonnans, en mains des Compagnies. Il leur arrivait alors que des juges ou des arbitres reconnaissaient qu'il leur était dû des sommes importantes dont on leur avait, à tort, retardé le paiement, mais pour obtenir ces jugements, ils étaient obligés de se constituer en frais. Et après? Ils faisaient encore de nouveaux frais pour s'inscrire dans la faillite et pour, en fin de compte, ne rien obtenir du tout. N'avons-nous pas vu ces faits révoltants et scandaleux se passer dans la liquidation du Berne-Lucerne? Ne les voyons-nous pas se passer au National? Disons en passant qu'il n'est pas à la louange d'une administration de chemin de fer de profiter de cette disposition vicieuse de la loi pour provoquer ainsi la ruine d'entrepreneurs qui se sont loyalement exécutés.

Le législateur a-t-il conscience de l'usage qui serait fait de cette loi et des abus auxquels elle donnerait lieu, lorsqu'il l'a faite? Nous aimons à croire le contraire. Il nous souvient des discussions qui alors ont eu lieu dans les chambres fédérales, que l'on croyait sérieusement alors, en favorisant ainsi la constitution d'hypothèques sur les chemins de fer, faire affluer les capitaux sur ces entreprises et en faciliter le développement. Ce but a-t-il été atteint? Oui, sans doute, mais d'une manière telle que nous ne pouvons que le déplorer profondément, puisque nous en subissons si péniblement le contre-coup. Grâce à cette soi-disant garantie, constituée par un système hypothécaire absurde, une grande partie de la fortune publique et privée du pays est allé s'engloutir dans des entreprises absolument improductives, la ruine d'une foule d'entrepreneurs qui, non-seulement y ont perdu le fruit de travail, mais tout ce qu'ils avaient gagné n'a pas suffi pour garantir ces capitaux. Voilà le beau résultat auquel on est arrivé!

On nous dira que cette question a perdu de son actualité, que notre réseau de chemins de fer est complet et ne s'accroîtra pas de longtemps. Je ne partage pas cet avis. Sans doute, et fort heureusement que la fièvre de 1871 à 1875 est calmée et que nous n'aurons pas de longtemps une période de construction aussi active; mais nous avons le réseau du Gotthard, où les inconvénients du système actuel pourraient se réaliser d'une manière toute particulière. Ajoutons, en passant, que nous connaissons des Sociétés d'entrepreneurs suisses et français des plus sérieux, qui, à cause des dispositions de la loi actuelle, et dès qu'ils y ont été rendus attentifs, ont absolument renoncé à soumissionner. Enfin nous avons bien, de temps en temps, un petit complément de ligne à construire: le prolongement de l'Emmenthalbahn, le raccordement de Genève avec le réseau savoisien, plus tard les lignes secondaires et momentanément ajournées du réseau du Gotthard, etc. Et puis il est toujours temps d'abroger une disposition vicieuse d'une loi.

Il faut absolument que la loi soit modifiée dans ce sens que l'hypothèque ne puisse être constituée que lorsque la ligne est terminée ou à peu près et que les entrepreneurs soient soldés de leurs travaux, comme cela se pratique en France.

En Allemagne une nouvelle loi est à l'étude sur la liquidation forcée des chemins de fer; espérons que ce pays n'adoptera pas, en matière d'hypothèque, la déplorable disposition qui existe chez nous.

J'irai plus loin. Il existe chez nous un certain nombre de cantons où les dispositions législatives réglant la constitution d'hypothèques sur des immeubles bâtis, est sagement établie, c'est-à-dire qu'elle ne peut avoir lieu que quand les bâtiments existent, et que les intérêts des entrepreneurs sont ainsi sauvegardés; malheureusement cela n'est pas général et nous pourrions citer bien des cas dans le canton de Berne surtout, où cela n'a pas eu lieu et où de grands abus ont été pratiqués. Espérons que si on arrive une fois à une centralisation du droit, ces dispositions disparaîtront.

Je n'ai pas la prétention d'épuiser le sujet, mais simplement de poser la question et d'ouvrir une discussion sur cette intéressante et importante question.

J. M.

* * *