Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 24

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 8. December 1874. No. 24.

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

„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.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct 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.

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 Fussli & Co. à Zurich. Prix du numero 50 centimes.

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.

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: Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen. — Die Militärorganisation und die Eisenbahnen. — Rechtliches. — Bötzbergbahn. — Schweizerische Localbahnen. — Oesterreich. — Vorarlbergerbahn. — Longueur des chemins de fer français livrés à l'exploitation. — Eisenbahn-Betriebsordnung. — Neuer Rauchfang für Locomotiven. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Ausgeschriebene Stellen. — Eisenpreise. — Stellenvermittelung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

h. **Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen.** (Corr.) Wir haben uns in Nr. 23 der „Eisenbahn“ dahin ausgesprochen, dass die Möglichkeit einer Verpfändung von Eisenbahnen an Hand von Art. 9 u. 3 des Gesetzes mit dem Zeitpunkt eintreten soll, da die Bahn den Finanzausweis geleistet und mit den Erdarbeiten begonnen hat. In der That können wir uns vom juristischen Standpunkte aus auch heute noch keine andere Lösung dieser Frage vorstellen. Sobald nur einmal das Pfandrecht zur Vollendung einer Bahn gegeben wird, so gibt es rückwärts keine andere Schranke als den Finanzausweis, der allerdings gefordert werden kann und muss, bevor der Nachweis über den Zweck und Umfang des Anleihens, das mit dem gewünschten Pfandrecht gedeckt werden soll, abgenommen werden darf. Oder wo lässt sich rechtlich zwischen den beiden Anhaltspunkten eine fassbare Differenz statuiren, wenn das Gesetz den besagten Nachweis fordert und das Pfandrecht nebenbei überhaupt „zur Vollendung der Bahn“ gestattet? Ist alles Weitere nicht „Vollendung“, sobald nur überhaupt mit den Erdarbeiten begonnen ist? Und wenn der Finanzausweis nur etwas bedeutet, ist mit seiner Genehmigung dem administrativen Theil der Frage an sich nicht genug gethan, ist die Creditfähigkeit des Unternehmens damit nicht officiell festgestellt, so dass im Allgemeinen die Competenz zur Aufnahme eines Anleihens und Deckung desselben mittelst eines Pfandrechtes nicht mehr wohl bestritten werden kann? Im speciellen Fall kann es sich einzig noch um die Frage handeln, ob der in Art. 3 geforderte Nachweis über das Anleihen und dessen Verwendung geleistet sei oder nicht. So an Hand des Gesetzes. — Wir sind nun aber mit dieser Deduction, wie es scheint, mit dem eidg. Departement und dem Bundesrath in Widerspruch gerathen. Vor einigen Tagen frug nämlich die Basler Handelsbank, Creditorin der Bern-Luzern-Bahn, ganz allgemein beim Bundesrath um eine Interpretation des Eisenbahn-Pfandgesetzes an bezüglich gerade der Frage, von welchem Zeitpunkt an die Verpfändung der Bahn gestattet werden soll, und sie erhielt zur Antwort, der Bundesrath ertheile eine solche Interpretation nicht, um so weniger, da das Gesetz zu neu sei, als dass schon allgemein verbindliche Interpretationen gegeben werden könnten, vielmehr vor Allem aus Erfahrungen abgewartet werden müssen. Das heisst also, der Bundesrath wird in Zukunft je nach dem speciellen Fall entscheiden, und es wird sich dann zeigen, ob sich die Verhältnisse gleichartig genug gestalten, um die Bildung eines allgemeinen Satzes zu ermöglichen. Es kann dieser Entscheid unmöglich nur den bereits genannten Nachweis über das Anleihen betreffen, sondern es fasst derselbe ganz zweifellos denjenigen Punkt nochmals ins Auge, welcher schon beim Finanzausweis geprüft worden ist: je nach der Solidität des Unternehmens soll der Zeitpunkt, da ein mit Pfand gedecktes Unternehmen erhoben werden kann, vor- oder rückwärts geschoben werden. Bei dem einen Unternehmen wird es genügen, wenn die Erdarbeiten begonnen sind, bei dem andern wird die Verbauung einer grössern Quote des Actiencapitals gefordert werden. Die Frage ist also eine rein administrative, die sich von keinem Gesetzesparagraphen, sondern einzig von der Fürsorge gegenüber dem creditirenden Publikum und der umsichtigen Verhütung arger Prellereien leiten lässt. In der That haben wir allerdings Fälle vor Augen gehabt, an Hand welcher es sich klar gezeigt, dass der Finanzausweis, auch wenn er genehmigt wird, noch keinen creditfesten Boden bereitet. So fällt uns die englische Gesellschaft für die Mitteleuropa-Bahn ein, die in den 60er Jahren über den Gotthard zu bauen projectirt und den Finanzausweis, obgleich man ihr genau auf die Finger sah, geleistet, ja sogar mit den Erdarbeiten begonnen hatte. In diesem Falle wäre also nach unsern oben entwickelten Grundsätzen die Verpfändung zu gestatten gewesen, und doch stellte sich das ganze Unternehmen später als eine Schwindelei heraus, die, wäre ihr ein Anleihen gestattet worden, alle Creditoren um ihr Geld betrogen hätte. Die Genehmigung des Tracé und des Finanzausweises, sagt man, erstrecke eben seine Fürsorge nur in geringe Tiefe; sie verhüte allerdings, dass, wie in Amerika vorgekommen, Bahnen von ganz imaginärem Tracé auf den Markt gebracht werden, aber dem Credit des Unternehmens näher auf den Zahn zu fühlen, liege nicht in ihrem Bereich. Eben desshalb müsse bei dem Pfandbegehren nochmals eine eingehende Prüfung der Situation des Unternehmens gefordert und je nach der Stellung desselben im Verhältniss zu den vorgerückten Arbeiten der specielle Entscheid für den speciellen Fall abgegeben werden.

So sehr wir es anerkennen, dass das ganze Gesetz dem Zweck dienen soll, das Publikum vor Betrug zu wahren, und dass desshalb die grösste Umsicht geboten ist, so kann uns diese Voradministrirung der Frage doch wiederum nicht recht befriedigen. Will man nicht, dem Gesetze streng folgend, sich an unsere obige Deduction halten und sofort nach Beginn der Erdarbeiten die Pfandbestellung möglich machen, so suche man nach einem andern fassbaren allgemein leitenden Satze als Richtschnur. Ohne Gefährdung des Creditors wird es allerdings mit keiner Lösung ablaufen, da das Gesetz den Keim für diese Gefährdung selber enthält, indem es an einem unvollendeten Körper ein Pfandrecht zn dessen Vollendung ermöglicht. Auf den Credit des Unternehmens wird daher der Creditor immer sich stützen müssen und mithin immer riskiren. Eine grössere Sicherheit als bei Gewährung des Pfandes sofort nach dem Finanzausweis läge aber allerdings darin, dass ein gewisses Verhältniss des neuen Anleihens zum Pfandobject, d. h. zum verbauten Actiencapital, gefordert würde. Es liegt dies nicht im Gesetze, weder gefordert, noch angedeutet (ja nach unserer Ansicht ist eine solche Beschränkung darin eher ausgeschlossen); aber dennoch dürfte ein solcher Satz, wenn man einmal unsere nächstliegende Deutung als creditgefährlich wegweist, als zweckmässigste Interpretation desselben aufgestellt werden, zunächst nur als administrative Richtschnur provisorisch, bis die Macht der Tradition dem Satze die Festigkeit gegeben hätte, die ihn mit dem Gesetze untrennbar verknüpfte. In welcher Proportion jene beiden Factoren (verbautes Actiencapital und neues Anleihen) stehen müssten, wagen wir nicht zu entscheiden; hier wäre es allerdings die Aufgabe der Praxis und der Erfahrung, nach einem solchen Quotienten zu suchen.

* * *

Die Militärorganisation und die Eisenbahnen. Geschichtliches. In der letzten Nummer unserer Wochenschrift wurden die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Artikel der neuen