

# Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 23

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2160>

## **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.

**h Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen.** (Corr.) Jedes Gesetz erhält seine practische Bildung und Entwicklung erst in der Anwendung, um so mehr, wenn es ein Gebiet beschlägt, wo im Allgemeinen das Gesetz so neu wie die Praxis ist. Vier Punkte des Gesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen (vom 24. Juli 1874) haben bereits die Wahrheit dieses Satzes erfahren, indem sie zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften zu Verhandlungen Anlass gaben und eine Interpretation des Gesetzes nothwendig machten.

I. Wie weit müssen die Arbeiten an einer Bahn vorgerückt sein, bevor eine Verpfändung bewilligt werden darf? — Art. 9 sagt: das Pfandrecht umfasst „den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparcellen etc. und das zugehörige Material“. Dieses Pfandrecht ist ein generelles; denn nicht die einzelnen speziellen Gegenstände werden davon ergriffen, sondern der Bahnkörper und das Betriebs- und Unterhaltungsmaterial, wie sie zur Zeit der Liquidation sich vorfinden werden. (Art. 10.) Das generelle Pfand umfasst also zum Theil Dinge, die nicht nur zur Zeit der Verpfändung noch nicht im Eigenthum des Verpfänders stehen, sondern sogar noch gar nicht gegenständlich speciell bestimmt sein können (Gegenstände z. B. des Betriebsmaterials). Dies ist eine einfache Folge des Umstandes, dass die Gläubiger einer Sicherung mit speciellen Pfandrechten in keiner Weise nachgehen könnten, wie überhaupt ferner die Verpfändung vorwiegend auf Bahn und Betrieb als Ganzes, ohne Rücksicht auf die Bestandtheile, sich bezieht. — Wenn nun aber das generelle Pfand mit der Kraft ausgerüstet wird, als ideale Berechtigung in der Luft zu schweben und erst in Zukunft einmal, bei der Liquidation, sich auf die einzelnen Gegenstände herabzulassen, von welchem Zeitpunkt an soll es nun möglich sein, ein solches Pfand zu erwirken? Es gibt zwei Möglichkeiten: 1) Sobald die Bahn fertig gebaut (Art. 9: „Bahnkörper“ und „Betriebsmaterial“) dasteht, so dass alsdann das Unbestimmte im generellen Pfandrecht nicht mehr den Umfang desselben, sondern nur noch die Individualität der Gegenstände anbelangen würde. Diese solideste Interpretation, die auch mit dem gewöhnlichen Begriff des generellen Pfandrechts einzig übereinstimmt, ist aber durch Art. 3 des Gesetzes ausgeschlossen, welcher von Pfandbestellung zur Sicherheit für ein Anleihen, das zur „Vollendung“ der Bahn verwendet werden soll, spricht. — Es bleibt uns also nur: 2) Das generelle Pfandrecht ist möglich, sobald die Bahn den Finanzausweis geleistet und mit den Erarbeiten begonnen hat, d. h. sobald sie die concessionsgemässen Verpflichtungen alle (bis auf die hier ausgeschlossene Vollendung der Linie) erfüllt und sich damit als lebensfähiges Unternehmen erwiesen hat. Dass vor diesem Zeitpunkt, nach blosser Ertheilung der Concession, schon ein Pfandrecht bestellt werden könne, ist zu verwerfen, da der Nachweis über Zweck der Pfandbestellung (Art. 3) nur nach geleistetem Finanzausweis wirklich acceptirt werden kann. Dieses Pfandrecht für zur Vollendung der Linie erhobene Anleihen dürfte practisch am häufigsten vorkommen. Es ist ein generelles Pfandrecht in ungewöhnlichem Maasse, indem es bewegliche und sogar unbewegliche Objecte bis zu dem Grade unspecialisirt lässt, dass es schlechtweg nur die concedirte, begonnene Bahn für die Zukunft ins Auge fasst. Die Bahn ist möglicherweise noch gar nicht Eigenthümerin des ganzen Trace, ja das Trace noch nicht einmal überall definitiv aufgestellt, der ideelle Wille und Plan, das Trace zu vollenden, genügt diesem Pfandrecht, dessen körperliche Gestalt erst spätere Tage fixiren werden.

II. Ist bei unvollendeter Bahn ein Vorbehalt betr. die Ausdehnung des Pfandrechts in die bundesrätliche Bewilligung oder das Pfandbuch aufzunehmen? — Da das Pfandrecht nothwendig nur an Eigenthum der Bahn bestehen kann, so liesse sich an eine Schwierigkeit denken, die einen solchen Vorbehalt nothwendig machen müsste. Nämlich da bei nicht auf Expropriationsweg, sondern auf Vertragsweg erworbenen Parcellen des Bahnkörpers eine Fortdauer der Belastung (ohne definitiven Eigenthumsübergang) denkbar ist, das Pfandrecht aber mit solchen Belastungen sich nicht zusammenreimt, so wäre demnach etwa der Satz aufzunehmen, dass „das Pfandrecht nur Grundstücke ergreife, welche unbelastet ins Eigenthum der schuldnereischen Gesellschaft übergegangen sind, und deren Bestimmung, den Bahnkörper zu bilden, oder deren Zusammenhang mit letzterem leicht erkennbar ist“. In der That wurde auch beabsichtigt, diesen Zusatz je in das Pfandbuch aufzunehmen, und diese Absicht vom Bundesrathe nur fallen gelassen, da eine darin liegende Interpretation des Art. 9 eher dem Bundesgericht zugeschoben werden sollte. Dafür werden die Pfandbestellungen für unvollendete Bahnen nun ausdrücklich nur für die Bahn „in ihrem jeweiligen Bestand“ genehmigt. Dieser letztere Zusatz ist an sich selbstverständlich; er stimmt mit dem Wesen des generellen Pfandrechts, das eben

„bei dem jeweiligen Bestand“ zur Zeit der Liquidation erst definitive, speziell hervortretende Gestalt annimmt. Mit dem erstgenannten Zusatze aber würde über das Ziel hinausgeschossen und hat man ihn mit Recht, nicht nur aus formellen, sondern auch aus materiellen Gründen, fallen gelassen, in der Meinung, dass im Streitfall gerichtliche Entscheidung angerufen werden soll. Seine Einführung wäre factisch unzulässig gewesen. Mit dem vom Gesetz aufgestellten Begriffe des generellen Pfandrechts verträgt es sich nämlich ganz wohl, dass auch belastete Grundstücke davon ergriffen werden, und ferner ist überhaupt die Forderung eines definitiven Uebergangs in das Eigenthum für die Wirksamkeit des generellen Pfandrechts einerseits im Allgemeinen nicht nöthig und andererseits im Speciellen, wenn es zur Realisirung des Pfandrechts kommt, selbstverständlich. Wirklich streitig kann nur die Frage sein, ob kantonale Pfandrechte und andere Belastungen durch Uebergang an die Bahn und Bestellung eines Pfandrechts an der Bahn dahinfallen. Bei der Expropriation werden alle solche kantonalen Rechte nothwendiger Weise abgelöst, nicht aber immer bei vertragsgemässen Erwerbungen. Hier jedoch hat dann einzig das Bundesgericht die Competenz, zu entscheiden, ob und inwiefern kantonale Pfandrechte an einzelnen Parcellen gegenüber dem Pfandrecht an der Eisenbahn Bestand haben können, d. h. ob entweder nach Analogie der Expropriation der Charakter der via publica der Bahn vorwiegt, so dass Ablösung aller kantonalen rechtlichen Lasten auch im Vertrag geschehen, und wenn nicht, Verzicht angenommen werden soll, oder aber ob die allgemeinen Pfandrechtsgrundsätze auch für diese Verhältnisse Bestand haben, also die beiden Pfandrechte einfach mit einander concurriren sollen. Nach unserer Ansicht ist das erstere die einzig dem mit Concession, Privilegien und Expropriation ausgerüsteten Eisenbahnrechte entsprechende Lösung.

III. Was ist unter dem Ausweis zu verstehen, den nach Art. 3 des Gesetzes der Bundesrath verlangen muss, bevor er die Verpfändung bewilligen kann? — Es fragt sich, ob der Bundesrath mit der Bewilligung zugleich eine Garantie übernehmen, dass das erhobene Anleihen auch wirklich zu dem im Nachweis angegebenen Zweck verwendet werde. Ein bezüglicher Antrag wurde seiner Zeit bei der Berathung über das Gesetz verworfen, und in der That sind die Gläubiger besser in der Lage, ihre bezüglichen Rechte zu überwachen. Der Bundesrath prüft nur den Nachweis formell und materiell, gleichwie den Finanzausweis; für das wahre Schicksal desselben aber leistet er keine Sicherheit. Art. 10 gibt zudem den Pfandgläubigern das Mittel in die Hand, die nothwendige Ueberwachung stattfinden zu lassen, da sie hiernach befugt sein sollen, gegen den Verkauf der Bahn oder einzelner Linien u. s. w. Einsprache zu erheben, „wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet würde“.

IV. Wem und in welcher Form ist der bundesrätliche Beschluss betr. Pfändungsbewilligung mitzutheilen? — Die Bewilligung macht das Pfandrecht definitiv oder bis zur geleisteten Zahlung suspensiv bedingt. Nach dem Bewilligungsbeschluss erfolgt keine Meinungsäusserung mehr von Seite dessen, dem bewilligt wird; eher als eine „Bewilligung“ wäre der Act daher auch eine „Genehmigung“ zu nennen gewesen. Diese Bewilligung steht vollständig auf der Stufe der Genehmigung des Finanzausweises. Sie soll der materiellen Gestaltung des Pfandrechts nicht vorgreifen, daher am besten ganz generell gehalten werden, nach einem Schema, das, mit Aenderung der Namen, für alle Bahnen gelten könnte. Gegenüber kantonalen Berechtigungen kann sie sich, nach dem unter II Gesagten, vollständig indifferent verhalten, die Wahrung derselben nach Möglichkeit den betreffenden Berechtigten (mit Anrufung des Richters) überlassend. Eben deshalb kann auch Mittheilung dieser Bewilligung an die betr. Kantonsregierungen, resp. die Gerichte, oder doch zu deren Händen, zum Zwecke der Wahrung der kantonalen Rechte, nicht verlangt werden, da es sich so gut als bei der Genehmigung des Finanzausweises ausschliesslich um eine in der Jurisdiction des Bundes liegende Entscheidung handelt.

\* \* \*

### Anschauungen der Bundesbehörden.

1. **Genehmigung der Fahrtenpläne durch die Cantone.** Das Eisenbahndepartement habe wahrgenommen, dass einzelne Cantonsregierungen sich mit ihren Abänderungsvorschlägen betreffend die Eisenbahnfahrtenpläne direct an die betreffenden Bahnverwaltungen gewendet und dem schweiz. Eisenbahndepartement erst davon Kenntniss gegeben haben, nachdem sie abschlägig beschieden worden seien; weit entfernt, gegen den unmittelbaren Verkehr der Cantone mit den Bahndirectionen irgend welche Bedenken zu hegen, müsse doch das Departement die Cantonsregierungen im Interesse der jeweiligen von ihnen verfochtenen Begehren ersuchen, in solchen Fällen das schweiz. Eisenbahndepartement zu avisiren, dass und welche Aenderungsvorschläge den Gesellschaften gemacht werden, damit dasselbe in die Möglich-