

Zur Stellung der Expropriaten im Concourse einer Eisenbahn-Gesellschaft

Autor(en): **W.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 8

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-6718>

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.

hatte: „dass eine Eisenbahn, nachdem sie einmal in regelmässigen Betrieb gestellt ist, auf Kosten des Betriebes im gleichen jederzeit völlig betriebsfähigen Zustand zu erhalten sei. Werthabschreibungen unterbleiben in Folge dessen allerdings, ebenso aber auch Werthzuschreibungen, wenn an Stelle von Objecten, welche durch den Gebrauch eine allmähliche Entwerthung erlitten haben, wieder neue Objecte treten.“ Trotz dem ist hier der eigenthümliche Fall vorgekommen, dass für neu eingelegte Schienen eine Mehrwerthdifferenz gegenüber den ausgewechselten verrechnet wurde, während doch die neuen Schienen leichter sind!

Schliesslich bemerkt der Verfasser, dass die Einlage in den Erneuerungsfond per Bahnkilometer Fr. 4 200 betragen müsse, wenn den Anforderungen der nächsten Jahre Genüge geleistet werden solle.

Wie sich die Leser überzeugt haben, werden in der vorliegenden Brochüre Fragen besprochen, deren Erörterung nicht nur für die Nordostbahn, sondern auch für die andern schweizerischen Bahngesellschaften und überhaupt für jedes technische Unternehmen werthvoll sind und es ist nur zu wünschen, dass dieselben einlässliche Beachtung finden, denn die Richtigkeit der bisher in der Schweiz massgebenden Geschäftsführung ist durchaus nicht über alle Zweifel erhaben und es ist namentlich ein grosser Uebelstand darin zu sehen, dass in den Directionen der schweizerischen Eisenbahnen (ausgenommen bei der Suisse Occidentale) keine Techniker Sitz und Stimme haben, was Director Stoll in seinem Bericht für unsern speziellen Fall eingestanden hat, indem er sagte:

„Bei der grossen Ausdehnung, welche die Nordostbahn-Unternehmung erlangt hat, betrachten wir es als einen unterschiedenen Uebelstand, dass in der Direction nicht auch ein wissenschaftlich gebildeter und in Eisenbahnbau und Betrieb practisch erfahrener Techniker höhern Ranges Sitz und Stimme hat.“

Wenn diese Anschauung einmal zur Geltung käme, dass bei Unternehmungen, deren Durchführung einen so complicirten technischen Apparat erfordert, wie die Eisenbahnen, die Techniker in richtiger Stellung zur Direction derselben beigezogen werden, wie das in allen Ländern schon längst der Fall ist, dann und nur dann ist ein Schritt zur Besserung des schweizerischen Eisenbahnwesens gethan.

P.

* * *

Zur Stellung der Expropriaten im Concourse einer Eisenbahngesellschaft.

Das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über die Zwangsliquidation von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erwähnt der Expropriaten nicht. Dieses Gesetz kam erstmalig im Concourse der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern zur Anwendung.

Die genannte Gesellschaft hatte im Momente des Concursausbruches die Expropriation auf Grund des ursprünglichen Bauprojectes bis auf Weniges durchgeführt, d. h. das betreffende Grundeigenthum nach Anleitung des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreechten vom 1. Mai 1850 durch Zahlung an die resp. Kantons-Regierungen erworben. Im Verlaufe des Baues hatte sich jedoch ergeben, dass an manchen Stellen eine Mehr-, an andern eine Minder-Inanspruchnahme statthabe. Derartige Verschiebungen der projectirten Grenzen traten namentlich in den schwierigeren Parthien auf, wo das Trace sich an steilen Hängen hinzieht und die definitive Gestaltung des Bahnkörpers sich oft, namentlich bei durchworfenen geologischen Formationen etc., erst im Verlaufe des Baues ergab.

Für den grössten Theil der Expropriationsfälle war daher vertraglich Abrechnung über den definitiven Bedarf an Grund und Boden auf Grund der nach der Bauvollendung zu vollziehenden Vermarkung vorgesehen, in der Weise, dass die Nach-respective Rückvergütung nach dem Masstabe der erstmaligen Erwerbung stattzufinden habe, insofern die Werthverhältnisse die gleichen sind. —

Diese Vermarkung war beim Concursausbruche, der bekanntlich bei kaum vollendetem Baue erfolgte, erst in Ausführung begriffen, der definitive Bedarf und die Abrechnung über den Landerwerb somit noch nicht festgestellt.

Der Masseverwalter forderte daher unter Darlegung dieses Verhältnisses alsbald nach seinem Amtsantritte die Expropriaten auf, für alle Fälle ihre vermeintlichen Rechte innert fataler Frist am Concourse grundsätzlich anzumelden. Die demnächstige Constatirung der definitiven Inanspruchnahme ergab nun, dass von einer gewissen Anzahl von Expropriaten ein, ungefähr ebenso grosses Mehr gegenüber der erstmaligen Erwerbung zum eigentlichen Bahnbaue in Besitz genommen worden war, als bei einem andern Theile eine Weniger-Inbesitznahme stattgefunden hatte. Hätten nun Erstere für das so abgegebene Land einfach eine Forderung gehabt, so wären sie mit solcher Mangels einer andern Bestimmung des Eingangs erwähnten Gesetzes nach Art. 38 desselben in Classe VII, im vorliegenden Falle zum vollständigen Verluste, zu collociren gewesen. Der Masseverwalter fand jedoch, es liege diessfalls nicht eine Forderung vor, es erscheinen vielmehr die Expropriaten als Vindikanten und zwar aus folgenden Gründen, die den rechtlichen Theil der Erwägungen der Entscheide auf die gemäss Obigem hervorgerufenen Ansprachen bilden:

Nach den für die erstmalige Expropriation ausdrücklich aufgestellten Grundlagen sollte in Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatreechten vom 1. Mai 1850, das Eigenthumsrecht an dem Expropriations-Objecte mit der Bezahlung der Entschädigungssumme auf die Bern-Luzern-Bahngesellschaft übergehen. Hieraus ergiebt sich, dass schon der Willen der Partheien nicht dahin ausgesprochen wurde, es solle der Eigenthumsübergang mit der Besitzergreifung stattfinden. Wenn aber auch eine solche Willensmeinung bestanden hätte, so wäre sie ohne rechtliche Wirkung gewesen. Der Eigenthumsübergang konnte nur eintreten mit Erfüllung entweder der durch die Cantonalgesetzgebung, oder der durch die Bundesgesetzgebung hiefür vorgesehenen Erfordernisse. Nun schreibt die Cantonalgesetzgebung in den § 434 des Civilgesetzbuches für den Canton Bern und §§ 291 und 292 des bürgerlichen Gesetzbuches für den Canton Luzern, für den Eigenthumswerb an unbeweglichen Sachen die amtliche Zufertigung vor und die Bundesgesetzgebung lässt im citirten Gesetze vom 1. Mai 1850 das Eigenthum übergehen mit der Zahlung des Kaufpreises *an die vom Kantone bezeichnete Zahlungsstelle*. Dass ein rechtmässiger Erwerbstitel, verbunden mit Besitzes übertragung, im Stande sei, eine Eigenthumsübertragung zu bewirken, ist nirgends gesagt. Ein in dieser Weise ermöglichter Eigenthumsübergang wäre auch unverträglich mit der gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Controle der Rechtsverhältnisse von Immobilien.

Aus dem Gesagten ergiebt sich, dass das Eigenthumsrecht an dem den Ansprechern noch nicht bezahlten, im Verlaufe des Baues zu Bahnzwecken in Anspruch genommenen Lande noch nicht an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft übergegangen, sondern den Ansprechern verblieben ist.

Dieser Wahrung des Eigenthumsrechtes zu Gunsten der Ansprecher steht aber das Recht der Masse gegenüber, das in Frage stehende Grundeigenthum gegen volle Bezahlung des seinerzeit festgesetzten Preises zu erwerben. Erst wenn die Masse von diesem Rechte Gebrauch zu machen erklärt, erwächst den Ansprechern ihr gegenüber ein Recht auf Bezahlung des Kaufpreises. Die Masseverwaltung kann aber angehalten werden, sich über die Benützung des ihr zustehenden Erwerbungsrechtes auszusprechen, sobald der gegenwärtige Entscheid rechtskräftig geworden sein wird.

Bis dahin muss mit Bezug auf den Besitzstand der *Status quo* aufrecht erhalten werden.

Die so motivirten Erkenntnisse, den Ansprechern, wie ersichtlich, das Eigenthumsrecht an dem noch nicht bezahlten Grund und Boden während, riefen innert der angesetzten Frist keine Einsprache der Obligationäre, die ein vermögensrechtliches Interesse an einer solchen gehabt hätten, hervor, wurden somit rechtskräftig. Wären solche Einsprüche erfolgt, so hätte das

Bundesgericht zu entscheiden gehabt, ob die Rechtsanschauung des Masseverwalters aufrecht zu erhalten sei oder nicht.

Da aber der Masseverwalter durch Mittheilung des Bahnenmarkungsergebnisses in diesen Entscheidungen für die Liquidationsmasse die Berechtigung zum Erwerb gegen Baarzahlung lediglich desjenigen Landes anbegehrt hatte, das von den für den Bahnbetrieb und Unterhalt nöthigen Einrichtungen eingenommen wurde, so sah er sich nach Massgabe des Art. 20 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 („Das Bundesgericht trifft Vorsorge, dass der Betrieb der Bahn nicht unterbrochen wird“) genöthigt, von dieser Berechtigung demnächst Gebrauch zu machen, d. h. das Land gegen Baarzahlung an die Kantonsregierungen auf Liquidationskosten zu erwerben.

Land, für dessen Erwerb eine solche Nothlage nicht vorhanden war, das aber gleichwohl, ohne bezahlt zu sein, von der gewesenen Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern in Besitz genommen worden war, etwa zur Ausbeutung für Materialgewinnung u. A. m., wurde nicht in dieser Art erworben, sondern im Eigenthume der frühern Besitzer belassen, resp. in deren Besitz zurückgestellt, falls Letzteres nicht früher schon geschehen war. Für die auf diesem Lande erfolgten Schädigungen wurde der Ersatz des Schadens zuerkannt, die betreffende Forderung war in das Schuldenverzeichniss aufzunehmen und alsdann nach Anleitung des Art. 38 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 zu collociren.

Die Abtreter von solchen dinglichen Rechten, die ihr Aequivalent in Erstellung von Bauten zu finden hatten, waren an den Erwerber der Bahn zu verweisen. Waren diese Bauten, gleich dem von der Bahn eingenommenen Grundeigenthume, zugleich zur Betriebssicherung der Bahn unumgänglich und dringend nöthig, so konnte deren Ausführung vom Masseverwalter schon während der Liquidationsperiode angeordnet werden, was in einigen Fällen auch in der That geschah.

Auf der andern Seite wurden, gemäss den hievorigen entwickelten thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen, diejenigen Expropriaten, von denen seinerzeit zu viel Land erworben worden war, angehalten, den Ueberbedarf, der durch seinerzeit erfolgte Zahlung an die Cantonsregierung durch die Eisenbahngesellschaft Eigenthum dieser, respective nunmehr ihrer Masse geworden war, in Nachachtung der Vertragsbestimmungen zurück zu nehmen.

* * *

Concurrenzen.

Hospice de la Vieillesse à Geneve.

(Pour le Programme voir Vol. VII, page 152).

Je m'empresse de vous communiquer les noms des membres du Jury. Le nombre des plans présentés au concours est de 51. Ce sont Messieurs

- J. Verrey, architecte à Lausanne
- Léo Châtelain, „ à Neuchâtel
- Guillebaud, „ à Genève
- H. Vaucher, „ à Genève
- Gavard, conseiller d'Etat, chargé du département des travaux publics
- Figuière, docteur
- F. Racine, membres de l'administration de l'Hospice Général de Genève.

Une première exposition précèdera le travail du Jury, elle aura lieu dans la grande salle du Bâtiment Eléctoral du samedi 23 fevrier au dimanche 3 mars, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

* * *

Vereinsnachrichten.

Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Une assemblée générale de notre Société a eu lieu le samedi 19 janvier dernier; environ 45 membres y ont assisté.

L'assemblée s'est occupée du renouvellement du Comité et de la passation des comptes.

Elle a entendu ensuite une communication de Mr. Guinand, architecte, sur les marbres exploités à Saillon en Valais, accompagnée de la production de divers échantillons de ces marbres.

Puis Mr. W. Fraisse, ingénieur, inspecteur fédéral de la correction des eaux du Jura, a fait un exposé des circonstances dans lesquelles s'est produit la chute du pont de la Hagneck et a fait voir à l'Assemblée divers plans et profils se rapportant à cette entreprise.

Une discussion, à laquelle prennent part Messieurs les ingénieurs Delarageaz et de St-George s'engage sur cette question.

L'Assemblée entre ensuite dans une discussion sur le résultat du Concours ouvert par l'Autorité lausannoise pour la production de projets pour le Palais fédéral de Justice.

Le Comité de la Société se trouvera composé comme suit pour l'année 1878,

- Messieurs:
- Président: Louis Gonin, Ingénieur cantonal, réélu
 - Membres: Braillard, Architecte, ancien
 - „ Wirtz, „
 - „ W. Fraisse, Ingénieur, nouveau
 - „ J. Meyer, „
 - adjoints: J. Verrey, Architecte,
 - „ G. de Molin, Ingénieur
 - „ E. Colomb, Ingénieur, Trésorier
 - „ H. Verrey, Architecte, Secrétaire

Le Comité a désigné Mr. Doret-de Laharpe à Vevey, comme membre de la Commission des Beaux-Arts (motion Segesser), formée par décision de l'Assemblée des délégués du 3 mars 1877 à Berne.

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,6 m/, Airolo 12,1 m/, Total 28,7 m/, mithin durchschnittlich per Tag 4,1 m/.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	75,60	68,10	Gute Marken wie:			
Coltness	81,55	70,60	Clarence, Newport etc.	55,60	53,75	51,25
Shotts Bessemer	74,35	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	72,50	66,85	im Werk			
Eglington	66,25	63,75				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	67,50	63,75	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	66,55	63,75	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire		North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 175,00	140,00 — 150,00	125,00 — 137,50
„ best	206,25 — 212,50	153,10 — 162,50	—
„ best-best	212,50 — 228,10	178,10 — 187,50	—
Blech No. 1—20	193,75 — 212,50	187,50 — 200,00	—
„ „ 21—24	231,25 — 250,00	—	—
„ „ 25—27	268,75 — 275,00	—	—
Bandeisen	168,75 — 193,75	—	193,75 — 200,00
Schienen 30 Kil. und mehr		140,00 — 150,00	143,75 — 150,00
franco Birmingham		im Werk	im Werk

* * *

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz, Nr. 4, Zürich, einzusenden.

Offene Stellen.

Ein Ingenieur zur Aufsicht über Instandhaltung der Werkstätten und Maschinen in ein Eisenwerk in Elsass-Lothringen (128).

Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Ein Maschineningenieur, der leichtere Sachen selbstständig construirt und beider Sprachen vollkommen mächtig, um technische Artikel ins Französische zu übersetzen (137).

Ein Assistent für Maschinenbau an einer polytechnischen Schule. I. Ranges

Stellen suchende Mitglieder.

Architect, bei einer Bahngesellschaft als Bureauchef thätig (402).

Maschineningenieur, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).

„ für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).

„ für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).

Eisenbahningenieur früher beim Bahnbau (847, 856, 853).

Ingenieur für Civilbau (255, 710, 825, 730, 64, 869).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.