

Das schweizerische Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1911>

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.

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 7. Juli 1874.

No. 2.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. — Correspondenzen und Reclamations 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-österreich. 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 numéro 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. — Das Schweizerische Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen. Zweiter Theil. — Rechtsfälle. — Sur l'adhérence des locomotives, par Mr. Moschell. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Eisenbahnviaduct bei Ossingen. — Befestigung der Bolzenmütter bei Schienen. — Amerika, Statistik der Eisenbahnen vom Jahre 1873. — Lazareth-Züge. — Tunnel du St.-Gothard. Progrès des travaux. — Spurweite, Umänderung derselben auf der Great-Western-Bahn. — Neue Bahnen, Schweiz, Deutschland, Oesterreich. — Arth-Rigibahn. — Recettes Jura-Berne et Suisse Occidentale. — Personnelles. — Einzahlungen und Generalversammlungen. — Cursberichte. — Marktberichte. — Eingegangene Drucksachen. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 53. — Inserate.

Das schweizerische Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen. II. (Bern, den 25. Juni 1874.) Zwangsliquidation. Seiner Natur nach bietet der zweite Theil des Gesetzes wenig Anlass zu principiellen Discussionen, zumeist handelt es sich um praktische Organisationsfragen. Die Liquidation ist darnach gegenüber jeder Bahngesellschaft möglich. Gegenüber Staatsbahnen gilt jedoch die Ausnahme, dass sich dieselbe auf die Versteigerung des Pfandobjectes beschränkt, während alsdann den Gläubigern für die damit nicht gedeckten Forderungen ihre Rechte auf den Fiscus vorbehalten bleiben (Art. 49, Antrag der nationalrätthl. Commission). Für das Liquidationsverlangen im Allgemeinen wurde, entgegen einem Antrag (Escher) auf Beibehaltung jeder Ausnahmsbestimmung, folgendes Verfahren angeordnet: Einzelne Inhaber von Partial-Obligationen begehren die Liquidation, das Bundesgericht veranlasst eine Generalversammlung der Titelsinhaber des betr. Anleiheens; diese Versammlung entscheidet mit absolutem Mehr der vertretenen Summen, ob sie die Liquidation verlange. Einzelnen Begehren wird nur Folge gegeben, wenn in der Bezahlung des fälligen Capitals oder der Zinsen ein einjähriger (ursprünglich ein vierjähriger beantragt) Rückstand eingetreten. Titelsinhaber ohne Pfandrecht werden gleich behandelt. Wird Liquidation beschlossen, so tritt erst eine 6monatliche Frist für Bezahlung ein, welche unter Umständen auf weitere 6 Monate (der Ständerath verlangte unbestimmt: nach Bedürfniss, drang aber nicht durch) vom Bundesgericht ausgedehnt werden kann (Art. 15, 16, 17). — Eine gleiche Liquidation erfolgt natürlich auch bei eigner Insolvenzerklärung der Bahn oder Betreibung irgend welcher Art bis zum Concurs (Art. 19). Ueber das Betreibungsverfahren beantragte die nationalrätthliche Commission ursprünglich Aufnahme einer Bestimmung mit der Verfügung: „Die Betreibung ist fruchtlos, wenn sie nicht durch Rechtsvorschlag gehemmt wird und der Gläubiger binnen 30 Tagen nicht befriedigt worden ist. Sie darf keine Pfändung zur Folge haben und gibt kein Vorrecht bei Vertheilung des Vermögens.“ Auch für Wechselschulden gilt das gleiche Verfahren. Man hielt aber diesem Antrag entgegen (Dubs), dass es unmöglich sei, mit einer so mangelhaften Bestimmung ein eigenes Betreibungsverfahren anzuordnen und strich die Bestimmung in der Meinung, dass das gewöhnliche (kantonale, später eidgen.) Verfahren Platz greifen soll. Nach Eröffnung der Liquidation wird die Bahn weiter fortbetrieben. Ein Antrag,

speciell zu sagen, dass der Betrieb hiebei nicht unter die concessionsmässigen Verpflichtungen sinken dürfe (Dubs), wurde in der Meinung verworfen, dass auch ohnedies die Concession Gültigkeit haben werde für die Zeit der Interimsverwaltung. — Eine Anmeldung der Pfandforderungen oder sonstigen Partialobligationen ist nicht nöthig (Art. 22). Nachdem der Massaverwalter über die Begründetheit und den Betrag der Forderungen Entscheid gefasst, wird hievon den Ansprechern (und zwar allen, während der Ständerath anfänglich nur Mittheilung an Ansprecher, deren Forderungen irgend bestritten, anordnen wollte), schriftlich Mittheilung gemacht und überdiess Publication angeordnet. — In die Liquidation wird alles Vermögen der Bahn gezogen. Dagegen soll Grundeigenthum, welches nicht zur Bahn gehört, auf Anordnung des Masseverwalters durch die zuständige kantonale Behörde nach gewöhnlichem Rechte verwerthet werden und dabei der Erlös unter Vorbehalt der nach kantonalem Rechte bestehenden Hypotheken und Privilegien in die allgemeine Liquidationsmasse fallen (Art. 25). Diese Bestimmung ist das Resultat wiederholter Berathungen. Im Wesentlichen hatten sich darüber zwei Ansichten geltend gemacht, einmal Uebertragung des Verkaufs der genannten Vermögensstücke an die kantonalen Behörden mit vollständig durchzuführender Liquidation und Wahrung der kantonalrechtlichen Hypotheken, und demgemäss Einwurf des blossen Ueberschusses aus dieser Liquidation in die Hauptmasse (Anderwert, Berdez), zweitem Verkauf durch die kantonalen Behörden nach kantonalem Recht, und ebenso Wahrung der kantonalen Hypotheken, aber Einwurf des gesammten Erlöses unter die vom Masseverwalter besorgte Hauptmasse (nationalrätthl. Commission, Bützberger, Haberlich, Häberlin, Heer). Schliesslich siegte die letztere Ansicht, also Beibehaltung der Einheit des gesammten Liquidationsverfahrens. Für den Fall, dass nur einzelne Linien der Gesellschaft verpfändet sind oder auf einzelnen Linien vorgehende Pfandrechte haften, wird vorerst das zugehörige Material im Verhältniss zur kilometrischen Länge und Frequenz ermittelt und vom Bundesgericht in einem entsprechenden Procentsatz festgestellt und sodann werden diese Linien mit zugehörigem Material besonders geschätzt (Art. 25). Der ursprüngliche Commissionantrag suchte dasselbe mit einer andern Anordnung zu erreichen und bestimmte, bei Pfandrechtsbestellung auf nur einzelne Linien (oder bei Fusion einer verpfändeten und nicht verpfändeten Bahn) soll eine entsprechende Ausscheidung und Abschätzung durch den Bundesrath stattfinden, die im Pfandbuch vorzumerken sei. Dieser Vorschlag wurde aber vornehmlich aus dem Grunde verworfen (Escher), weil eine solche vorgängige Schätzung einen variablen Werth fixire, und zwar ohne dass damit das Recht der Pfandgläubiger eine reellere Gestaltung erhalte. Diese Schätzung soll also erst im Zeitpunkt der Versteigerung stattfinden, woraufhin der Verkauf der Theile wie des Ganzen in gleicher Weise vor sich geht; ist das Ganze verpfändet, so wird dieses als Ganzes geschätzt und der Anschlagspreis bestimmt; unter Umständen kann aber das Bundesgericht auch bei Theilschätzungen eine Versteigerung nicht der Theile für sich, sondern des ganzen Netzes gemeinschaftlich anordnen (Art. 26). — Der Ort der Steigerung wird nach den Umständen gewählt. Ein Antrag des Bundesrathes, Bern allgemein festzusetzen, kam im Nationalrath nicht mehr zur Sprache. Wer steigern will, hat einen Finanzausweis beizubringen; ob beim Bundesrath oder Bundesgericht, gab in beiden Räten Anlass zu wiederholten Discussionen, wobei vom Bundesrath selber und von der nationalrätthlichen Commission das Bundesgericht, vom Ständerath und einer Minderheit im Nationalrath (Antrag Dubs) der Bundesrath in Vorschlag gebracht wurde. Schliesslich drang Letzteres durch. — In der Regel wird nur einem Angebot, das dem Schätzungspreis wenigstens gleichkommt, zugeschlagen. Ausnahmsweise aber auch erfolgt die Zuschlagung durch das Bundesgericht, nach Anhören der betr. Kantonsregierung und der Gesellschafts-gläubiger, unter der Schätzung, ja kann das Gericht nach der zweiten Steigerung sogar irgend eine andere sachgemässe Verfügung treffen (Art. 32, 33). Als Erweiterung der Rechte der

Pfandgläubiger gegenüber der Versteigerung kam im Nationalrath auch ein Antrag (Pictet) zur Sprache, dahin gehend, es soll jeder Hypothekargläubiger binnen 20 Tagen nach erfolgtem Zuschlag, insofern er die sonstigen Steigerungsbedingungen erfüllt und ein Mehrangebot von mindestens einem Zehntel des Zuschlagspreises macht, befugt sein, eine neue Steigerung zu verlangen, wobei die von demselben angebotene Summe den Anschlagspreis bildet. Ohne grosse Discussion wurde aber diese Anregung, die einerseits das gewöhnliche Pfandzugesrecht auf die vorliegenden Verhältnisse zu übertragen und andererseits eine Controle der Schätzung des Bundesgerichtes zu bilden bezweckte, mit grossem Mehr abgelehnt. — Endlich wurde die Reihenfolge der Gläubiger im Concourse der Gesellschaft in folgenden sieben Classen ausgedrückt (Art. 38): 1) Liquidationskosten mit Einrechnung eines allfälligen Verlustes auf dem Betriebe der Bahn während der Liquidation; 2) die Gebäude-assecuranzbeiträge; 3) die Schulden der Gesellschaft für Gehalte und Arbeitslöhne; 4) die Guthaben von Bauunternehmern, welche vertragsmässig als Caution bei der Eisenbahngesellschaft stehen geblieben sind; 5) die Obligationsgläubiger, welchen vor der Bestellung des Pfandrechts ein Vorrecht eingeräumt worden und die auf dasselbe nicht verzichtet haben, für das Capital und drei Jahreszinse; 6) die Pfandgläubiger nach dem Rang ihrer Berechtigung für Capital und drei Jahreszinse, soweit der Erlös des Pfandes zu ihrer Befriedigung reicht. Der Rang wird durch das Datum der Verpfändungsbewilligung des Bundesrathes bestimmt. (Wenn Grundeigenthum zur Liquidation kommt, das nicht zur Bahn gehört, so werden die auf demselben haftenden nach kantonalem Rechte bestehende Hypotheken und Privilegien besonders berücksichtigt); 7) der aus dem Erlös des Pfandes nicht gedeckte Betrag der Forderungen der Pfandgläubiger und alle übrigen Schulden der Gesellschaft. Der erste Beschluss des Ständerathes nannte nur 4 Classen (1, 3, 6 [mit Modificationen] und 7 der genannten); der Antrag der nationalrätlichen Commission nur 6 (1, 2, 3, 5, 6, 7). Ziffer 4 wurde zugleich mit einer weitem Rubrik beantragt (Anderwert), letztere aber („die Forderungen der Lieferanten und Unternehmer, welche während des letzten Jahres entstanden sind“) verworfen. In Ziffer 6 erlitt die Bestimmung, dass der Rang der Pfandgläubiger sich nach dem Datum der Verpfändungsbewilligung des Bundesrathes richten soll, verschiedene Anfechtungen. In Analogie mit der Regulirung des Zeitpunktes der Begründung des Pfandrechts siegte aber auch hier, gegenüber einem Antrag (Suter), die Reihenfolge nach den Eintragungen im Pfandbuch zu bestimmen, der Moment der Bewilligung. — Als Gericht fungirt naturgemäss überall, auch in Einsprachen gegen Verfügungen des Masseverwalters, das Bundesgericht. Uneingelöste Anleihen fallen nach 10 Jahren an die Krankenunterstützungskasse des betr. Bahnunternehmens.

Unser Resumé über die Verhandlungen betr. den ersten Theil des Gesetzes basirte auf dem Nationalrathsbeschluss vom 5. Juni. Wir haben nachzutragen, dass der Ständerath an jenem Theile des Gesetzes keine Modificationen vorgenommen hat. Der Ständerathsbeschluss datirt vom 16. Juni. Das Gesetz als Ganzes kam in beiden Räten definitiv zur Annahme am 24. Juni.

* * *

Rechtsfälle. (Mitgetheilt.) Der Frachtbrief, durch welchen gemäss § 1651 des zürch. privatr. Gesetzbuches der Frachtvertrag zwischen dem Versender oder Speditor und dem Frachtführer bestimmt wird, ist auch für den Empfänger der Waare verbindlich.

Mit Factur vom 23. Juli 1873 zeigten Stirnemann & Cie. in Zürich den Klägern (J. J. Rieter & Cie. in Winterthur) an, dass sie denselben für deren Rechnung und Gefahr durch Vermittlung der HH. Madeux & Wohllich in Basel eine Horizontal-Stossmaschine, loco Manchester, für Lst. 64. 10 = Fr. 1635 senden. Nachdem die Kiste, welche die in Frage stehenden Maschinentheile enthielt, aus England in Basel eingetroffen war, wurde dieselbe am 19. Aug. 1873 von dem dortigen Speditions-hause Madeux & Wohllich der Güterexpedition der schweizer. Centralbahn in Basel übergeben mit dem Revers, dass an obiger Kiste der Deckel unten sei und dass sie (Madeux & Wohllich) desshalb die Transportverwaltung von jedem aus dieser Unregelmässigkeit entspringenden oder damit in Zusammenhang stehenden Schaden oder Nachtheil entlasten. Dieser Revers bezog sich darauf, dass auf der Kiste ein Papier angenagelt war mit der Aufschrift in englischer Sprache: „Polirte Waaren, mit grosser Sorgfalt, und diese Seite oben, ansonsten die Frachtführer für den Bruch verantwortlich sind.“ Der Frachtbrief, mit welchem Madeux & Wohllich die Kiste an die Kläger sandten

(unter Nachnahme von Fr. 173. 05 Rp. für Auslagen und Spesen), trägt den Stempel der Güterexpedition der Centralbahn in Basel, und es ist an der Spitze des Frachtbriefes bemerkt: „Revers für Deckel unten.“

Die Waare kam am 23. August 1873 in Winterthur an. Nachdem die Kläger am 25. gl. Mts. der dortigen Güterexpedition angezeigt, dass der Inhalt der Kiste sich als zerbrochen erweise und nach ihrer Ansicht die umgekehrte Lage der Kiste die Ursache des entstandenen Bruches sei, wurde am gleichen Tage von dem Chef der Güterexpedition im Beisein zweier Angestellter des klägerischen Hauses ein Verbalprocess aufgenommen und dabei constatirt, dass die Beschädigung der Kiste von innen nach aussen erfolgte, das Hauptstück der Maschine einen circa 1 Fuss langen Bruch hatte und dadurch die Maschine unbrauchbar geworden sei; fehlerhafter Weise habe sich die Kiste auf dem Deckel liegend befunden und scheinbar schon in diesem Zustande in Basel angekommen zu sein, da im Frachtbrief bemerkt sei: „Revers Deckel unten.“ Die Beschädigung an der Kiste und Maschine sei ohne Zweifel durch Umstürzen derselben und unzuweckmässige Lage im Wagen verursacht worden. Der Schaden wurde auf den Facturawerth sammt Transport- und Zollspesen im Betrage von 1820 Fr. geschätzt.

Nach vorausgegangener Correspondenz mit Madeux & Wohllich etc. machten die Kläger am 27. Novbr. 1873 eine Schadenersatzklage im bezeichneten Betrage beim zürch. Handelsgericht gegen die schweiz. Nordostbahn anhängig, welche der Centralbahn Streit verkündet liess, während dem Speditions-hause Madeux & Comp. von beiden Parteien Streit verkündet wurde. Die Klage wurde aber wesentlich aus folgenden Gründen verworfen:

1. Nach den sowol von dem Obergericht als von dem Handelsgerichte schon wiederholt ausgesprochenen Grundsätzen tritt der letzte Frachtführer, wenn er Waaren mit dem ursprünglichen Frachtbriefe von einem andern Frachtführer übernimmt, in denselben Frachtvertrag ein, wie dieser im Frachtbrief näher bestimmt ist, somit auch in die Rechte und Verbindlichkeiten des frühern Frachtführers und hat daher für Schaden, den die Waare seit Ausstellung des Frachtbriefes und dessen Uebergabe an den ersten Frachtführer während des ganzen Transportes erlitten hat, einzustehen.

2. Im vorliegenden Falle hat nun aber die schweizerische Centralbahn, in deren Rechte und Verbindlichkeiten die Beklagte durch die vorbehaltlose Uebernahme des in Basel errichteten Frachtbriefes eingetreten ist, die Waaren nicht mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernommen, sei dieser nun in Manchester oder an dem Orte des Continents ausgestellt worden, wo die Waare ausgeladen und der Bahn übergeben wurde.

3. Es kommt daher einzig und allein der in Basel ausgestellte Frachtbrief in Betracht. Gemäss § 1658 des privatrechtl. Gesetzbuches wird nach dieser Urkunde der Vertrag zwischen dem Versender der Waare und dem Frachtführer bestimmt und dieselbe ist auch für den Empfänger der Waare verbindlich.

4. Durch den von Madeux & Wohllich der Centralbahn gegenüber ausgestellten Revers wird dieselbe von der Haft für denjenigen Schaden entlastet, der daraus entstehe, dass der Deckel der Kiste nach unten gerichtet sei. Es ist nun von den Klägern selbst stets daran festgehalten worden und geht auch sonst aus den Acten hervor, dass der eingetretene Schaden einzig und allein dieser unrichtigen und im Widerspruch mit der Aufschrift befindlichen Lage der Kiste zugeschrieben werden muss. Der Revers ist auf dem Frachtbrief gehörig vorgemerkt und kommt daher auch der nachfolgenden Bahnverwaltung zu gut (Urtheil des zürch. Handelsgerichtes vom 26. Januar 1874 i. S. J. J. Rieter & Cie. c. Direction der schweiz. Nordostbahn).

* * *

Sur l'adhérence des locomotives. Par MR. MOSCHELL, Ingenieur en chef des chemins de fer régionaux sur le versant sud-est du Jura.

Une erreur très-généralement répandue parmi les ingénieurs est celle relative à la somme de leur adhérence que les locomotives consomment pour leur propre traction. En effet, les ingénieurs, pour déterminer l'adhérence disponible pour le remorquage des wagons d'un train, déduisent de l'adhérence totale de la machine une certaine fraction égale à sa résistance à la traction, résistance qu'ils font égale à la somme de toutes celles qui donnent lieu à une dépense de force motrice, y compris le frottement des fusées des essieux moteurs ou couplés dans leurs coussinets et celui du mécanisme.

C'est en cela que consiste l'erreur que nous voulons relever, car nous prétendons que les frottements dus au mécanisme et