

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 15

Artikel: Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2058>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 6. October 1874.

No. 15.

„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-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: Verordnung über Führung des Pfandbuches. — Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände. — Mittheilungen aus den Cantonen. — Dorn, Aufgaben der Eisenbahnpolitik. — Sicherheit der Züge. — Controlapparate. — Berichtigung. — Schmalspurbahnen. Winkel-Herisau-Appenzell. — Statistik des Betriebsmaterials der Schweizer-Bahnen. — Offizielle Unfallstatistik. — Schweizer. Geometerverein. — Verein deutscher Locomotivführer. — Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Pest. — Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. — Suisse Occidentale; Recettes. — Lausanne-Echallens; Recettes. — Amerikanische Bahnen. — Eisenbahn-Catalog. — Stamm, sur le percement du Montblanc — Bund und Cantone. — Chronik. — Marktberichte. — Courszeddel. — Eingegangene Drucksachen. — Inserate.

Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen. (Vom 17. Herbstmonat 1874.) Der schweizerische Bundesrath, in Vollziehung von Art. 5 des Bundesgesetzes vom 24. Brachmonat 1874, betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen; auf den Bericht und Antrag des Eisenbahn- und Handelsdepartementes, beschliesst:

A. Einrichtung des Pfandbuches.

Art. 1. Das Pfandbuch wird sowohl in deutscher als in französischer Sprache (also in 2 Exemplaren) geführt. Für Eisenbahnverwaltungen, welche ihren Sitz an einem Orte der deutschen Schweiz haben, gilt das deutsch, für alle andern das französisch geführte Pfandbuch als Original.

Art. 2. Es ist je ein zum voraus gebundenes und pagirtes Buch in Folio-Format zu verwenden. Es darf kein Blatt herausgenommen und keines nachträglich hineingesetzt werden. Rasuren sind untersagt. Correcturen und Zusätze sind vom Pfandbuchführer besonders zu beglaubigen.

Art. 3. Das Pfandbuch erhält folgende Rubriken:
Schuldner:

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|-------------------------|--|--|--------------|-----------------------|---|----------------|
| Nummer des Pfandrechts. | Datum der bundesrätlichen Bewilligung. | Zweck der Verpfändung. Grösse und Datum der Forderung. Gläubiger. Verzinsung. Rückzahlung. Andere Bedingungen. Betrag und Nummern der Titel. | Pfandobject. | Rang des Pfandrechts. | Erlöschen des Pfandrechts durch Rückzahlung, Liquidation, Verzicht etc. | Verschiedenes. |

Art. 4. Die Ueberschrift enthält den vollständigen Namen der physischen oder moralischen Person, welche zur Zeit der Eintragung als Schuldner, resp. als Pfandenthümer erscheint. Jede Veränderung, welche in Folge Abtretung, Fusion u. s. w. in diesen Personalien sich ergibt und wodurch die Schuld ganz oder theilweise auf andere Personen übergeht, wird in Rubrik 7 eingebucht. Die auf einen andern als

den ursprünglichen Schuldner lautende Verpfändung ist auf ein neues Folio überzutragen, unter Verweisung auf das frühere, mit der Einschreibung des neuen Schuldners abgeschlossene.

Art. 5. Die Nummerirung ist bei jedem Schuldner mit 1 zu beginnen. Jeder unter besonderer Nummer erscheinenden Eintragung ist ein eigenes Doppel-Folio zu widmen, mit Fortsetzung auf einem spätem Blatte, wenn eine Rubrik gefüllt ist.

Art. 6. In der dritten Rubrik ist anzugeben: der Zweck des Anleihs (Art. 3 des Gesetzes), der Gesamtbetrag des beabsichtigten oder bereits empfangenen Anleihs zuerst in Ziffern, dann in Worten, der Gläubiger, sofern dessen Name bekannt ist, der Zinsfuss und der Einlösungstermin der Coupons, die besondern Bedingungen des Anleihs und diejenigen betreffend die Rückzahlung, endlich der nominelle Betrag, sowie das Datum und die Nummern der einzelnen Titel.

Wenn die Ausgabe der Obligationen der Eintragung im Pfandbuch nachfolgt, so sind nachträglich die wirklich ausgegebenen, resp. einbezahlten Nummern im Pfandbuch aufzuführen und mit der Angabe des nominellen Gesamtbetrages abzuschliessen. In der gleichen Rubrik sind die Nummern der heimbezahlten Titel zu verzeichnen. Nach jeder solchen Serientilgung ist die Gesamtsumme des noch schuldigen Capitals vorzumerken.

Art. 7. Unter Pfandobject ist der Anfangs- und der Endpunkt der zum Pfand eingesetzten Linie und deren kilometrische Länge einzutragen. Bildet die betreffende Strecke nur einen Theil eines grösseren Netzes, so ist vorzumerken, dass zum Pfandobject überdies gehöre ein nach Art. 25 des Gesetzes zu bestimmender Theil des der ganzen Unternehmung zudienenden Materials.

Wird die Vereinigung aufgehoben und in Folge dessen der Antheil am Gesamtmaterial ausgeschieden, so ist dieses im Pfandbuch zu verzeichnen.

Art. 8. In der Rubrik 5 finden alle Vereinbarungen, resp. programmässigen Bestimmungen betreffend den Rang des Pfandrechts, seine Vorstände und die in gleichen Rechten stehenden Forderungen, mögen diese bereits bestehen oder zu contrahiren vorbehalten sein, Platz. Die Vorstände sind durch Verweisung auf die betreffenden Einträge summarisch zu bezeichnen. Es sind auch die vorangehenden Prioritäten in dieser Rubrik aufzuführen. Gleichfalls ist nachzutragen, wenn in der Folge mit Bezug auf alle oder bloss mit Bezug auf einzelne Titel Veränderungen stattfinden, sei es, dass sie im Range vorrücken oder hinter spätere Verpfändungen zurücktreten.

Art. 9. In die sechste Rubrik werden die Bemerkungen betreffend das Erlöschen des Pfandrechts, in Folge gänzlicher Rückzahlung des Anleihs oder eines Verzichts oder einer Zwangsliquidation etc., verwiesen. Das Ergebniss der letztern ist kurz auszuführen; auch sind die Obligationen anzugeben, welchen wegen Nichtanmeldung ihr Antheil an der Masse nicht ausgerichtet werden konnte (Art. 45 des Gesetzes).

Art. 10. Jeder Eintrag in jeder Rubrik ist mit der Unterschrift des Protocollführers abzuschliessen und mit kurzen Verweisungen auf die Belege zu versehen.

Das Register ist nach den Namen der Schuldner anzulegen.

Art. 11. Die urkundlichen Belege, namentlich ein Exemplar der Pfandtitel, die von den Eisenbahnverwaltungen und den Pfandgläubigern über Eintragsentwürfe abgegebenen Erklärungen und die Blätter, in welchen Publicationen mit peremptorischen Fristen erscheinen, sind, nach Schuldnern und Pfandrechtsnummern geordnet, beim Pfandbuch aufzubewahren.

B. Führung des Pfandbuches.

Art. 12. Die Führung des Pfandbuches wird dem Secretär der Eisenbahnabtheilung des Eisenbahn- und Handelsdeparte-

menten übertragen. In Fällen der Verhinderung desselben wird der Departementsvorstand einen andern Beamten der Eisenbahnabtheilung dafür bezeichnen.

Art. 13. Der Pfandbuchführer steht unter der directen Aufsicht des Vorstehers des Eisenbahn- und Handelsdepartementes. Er ist dafür verantwortlich, dass das Pfandbuch genau nach den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874, dieser und allfällig weiterer sachbezoglicher Verordnungen und Schlussnahmen des Bundesrathes geführt werde, sowie dass das Pfandbuch mit dem dem Departement und ihm offiziell zur Kenntniss gekommenen Thatsachen und jeder von ihm beglaubigte Auszug mit dem Pfandbuch übereinstimme. Der Pfandbuchführer correspondirt selbstständig in untergeordneten Angelegenheiten, namentlich wo es sich bloss um Auskunft über den bereits festgestellten Inhalt des Pfandbuches handelt. Die wichtigern Schreiben, namentlich alle Verfügungen, durch welche eine peremptorische Frist angesetzt wird, werden vom Chef des Departements unterzeichnet.

Art. 14. Der Entwurf der Einträge in das Pfandbuch wird in der Regel dem Schuldner zur Einsicht vorgelegt, und seine Aenderungsvorschläge sollen, dem Eintrag in's Pfandbuch vorgängig, genau geprüft und möglichst berücksichtigt werden. In gleicher Weise ist auch den bereits in einem Vertragsverhältniss stehenden Gläubigern, nöthigenfalls durch Publication, eine Frist zur Einsichtnahme und Anbringung von Reclamationen anzusetzen.

Art. 15. Behufs Prüfung und Feststellung des Textes der Pfandtitel ist dem Gesuch um Bewilligung der Verpfändung ausser den durch Art. 3 des Gesetzes geforderten Nachweisen das Formular eines solchen Titels beizulegen.

Art. 16. In dem durch Art. 8 des Gesetzes vorgesehenen Falle sind diejenigen Titel, mit Bezug auf welche Widerspruch gegen den Verzicht auf das Pfandrecht oder den Rang erhoben wird, der Einsprache beizulegen und alsdann vom Pfandbuchführer mit sachgemässen, von ihm unterzeichnetem Vormerk zu versehen.

Art. 17. Alle hinfort von den Eisenbahnverwaltungen eingelösten Titel sind dem Pfandbuchführer einzusenden. Nachdem sie derselbe als annullirt abgestempelt hat, gelangen sie an die Verwaltung zurück. Titel, welche nach Aufnahme in's Pfandbuch zur Rückzahlung gelangen, werden, so lange diese Operation mit ihnen nicht vorgenommen ist, als noch in Kraft bestehend betrachtet.

C. Gebühren, Kosten, Publicationsorgan.

Art. 18. Alle Publicationskosten und Porti hat diejenige Eisenbahnverwaltung zu ersetzen, welche dieselben durch bezügliche Gesuche etc. veranlasst.

Art. 19. In die Bundescasse fallen folgende, durch die im taxpflichtigen Eintrag als Schuldnerin bezeichnete Eisenbahnverwaltung zu bezahlende Gebühren:

- a) für die Eintragung jeder unter neuer Nummer erscheinenden Verpfändung 20 Rp. per 1000 Fr. der Schuldsumme, für welche die bundesrätliche Bewilligung erteilt worden ist, resp. (bei bisher nach cantonalem Rechte pfandversicherten Forderungen) der noch ausstehenden Schuldsumme.
- b) für jeden nachher zu machenden Eintrag (z. B. Aenderung in den Rangverhältnissen) 1 Rp. per 1000 Fr. der effectiven Schuldsumme; diese Gebühr ist für Einträge in der letzten Rubrik und ferner da nicht zu beziehen, wo gemäss Litt. c eine Gebühr fällig ist;
- c) für die (gemäss Art. 16 und 17 hievon) nöthige Abstempelung der Titel 2 Rp. per 100 Franken und per Titel;
- d) für jede im Privatinteresse verlangte Auskunft über den Inhalt des Pfandbuchs: 1 Franken per angefangene Seite.

Art. 20. Der Pfandbuchführer hat den Bezug dieser Gebühren zu besorgen, über sie Rechnung zu führen und sie an die Staatscasse abzuliefern; mehr als 300 Franken darf er jeweilen nicht in der Casse haben.

Art. 21. Als obligatorisches Publicationsmittel wird das schweizerische Bundesblatt bezeichnet. In besondern Fällen können auch noch andere Blätter zu Insertionen benutzt werden.

D. Uebergangsbestimmungen.

Art. 22. Da nach Art. 5 des Gesetzes in das Pfandbuch auch alle bestehenden Verpfändungen aufgenommen und neue Pfandrechte nur unter der Bedingung erteilt werden sollen, dass den Inhabern von Titeln früherer Anleihen die zugesicherten Rechte, soweit nicht darauf verzichtet wird, gewahrt bleiben, so haben die sämtlichen Eisenbahnverwaltungen dem Eisen-

bahn- und Handelsdepartement genau anzugeben, ob und welchen Gläubigern gegenüber sie sich verpflichtet haben, keine gleichen oder besser berechtigten Titel ausgeben zu wollen (Prioritäten), und ob und welche Pfandrechte nach den in Art. 6—8 dieser Verordnung aufgeführten Beziehungen auf ihren Linien haften. Nachdem dieser Bericht eingegangen und an der Hand der die bisherigen Verpfändungen enthaltenden Protocolle bereinigt ist, wird der wesentliche Inhalt der beabsichtigten Eintragungen bekannt gemacht und den Interessenten unter Offenhaltung des Eintragsentwurfes eine Frist angesetzt, um Reclamationen gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit desselben anzubringen, unter der Androhung, dass Stillschweigen als Anerkennung ausgelegt würde.

Art. 23. Diese Verordnung tritt zugleich mit dem Gesetz vom 24. Brachmonat 1874, betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, in Kraft.

Bern, den 17. Herbstmonat 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft,
Schüss.

* * *

Zur Characteristik unserer Eisenbahnzustände. Am 13. März, circa 11 Uhr Vormittags, hatte der Locomotivführer E. auf dem Güterbahnhof der Nordostbahn in Winterthur verschiedene Wagen, unter andern einen mit Steinen schwer belasteten Wagen zu verstellen und zwar sollte dieser Letztere auf ein Geleise im Gebiete des Personenbahnhofes — jenseits der Tösserstrasse — gebracht werden. Bei diesen Operationen functionirten als nöthiges Personal: K. als erster Wagenwärter, B. als Wagenwärter, St. als Wärter der näher der Stadt gelegenen Barriere der Tösserstrasse, S., Bahnhofarbeiter, versah in Ablösung des Barrierenwärters Sch. des Letztern Dienst an der westlichen — von der Strasse entfernten — Barriere der Tösserstrasse. Der Bahnhofinspector heisst K. Die Steigerung des Personen- und Waarenverkehrs hat diesen Rangierdienst zu einem äusserst wichtigen Zweig des Bahndienstes gemacht, weil von ihm die prompte Spedition des Verkehrs abhängig ist. Von daher kommt denn schon seit mehreren Jahren auf Seite der Verwaltung, beziehungsweise in niederer, weil untergeordneter Stufe, auf Seite der Stationsvorstände (Bahnhofinspectionen) vor, dass bei Nichtbeendigung der Rangierung zur bestimmten Zeit Strafen angedroht und verhängt werden. Von daher denn auch das selbstverständliche Bestreben des Dienstpersonals, Hilfsmittel für eine schnellere Rangierung zu finden. Es fand das Mittel im sogen. Abstossen, Abschnellen. Vermöge dieses Mittels brauchte die Maschine nicht den zu verstellenden Wagen an seinen Bestimmungsort zu verbringen, sondern sie setzte ihn durch kräftigen Anstoss in den nöthigen Grad von Bewegungsvermögen und der mitfahrende Wagenwärter hatte nunmehr — wenn der Wagen eine Bremse hatte — volle Disposition über den Wagen. Dieses Abschnellen wird vom Oberwagenwärter kommandirt, indem er zuerst den betr. Wagen loskuppeln lässt und dann im passenden Momente dem Locomotivführer das Signal zum Halt gibt. Dann geht das Manöver von Neuem an. Auf diese Weise wird beträchtlich Zeit gewonnen. Das Personal vom Bahnhofinspector bis zum untersten Angestellten bezeugt übereinstimmend, dass ohne dieses Mittel es unmöglich wäre, dem Verkehrsbedürfniss Genüge zu leisten. Es ist selbstverständlich, dass der Gipfelpunkt der Bahnverwaltung der Betriebschef, resp. die Direction volle Kenntniss von diesen Verhältnissen hat. Sie duldete es und wusste, dass es nicht anders gehe. Den Gegenbeweis leistet die Direction in keiner Weise, wenn sie Circulare zu den Akten bringt, wonach jeweilen, wenn Bahnmateriale beschädigt wurde, das Abschnellen untersagt wird unter Androhung von Busse oder Ersatz des Schadens oder in wichtigern Schädigungsfällen von Entlassung.

Sodann muss der Bahnverwaltung aus naheliegenden Gründen daran gelegen sein, dass der Verkehr der durch Geleise durchschnittenen Strassen nicht allzulange und allzu oft durch Schliessung der Barriere gehemmt werde. Es darf die Zeit der Passage formell nicht allzusehr eingeschränkt werden. Von daher das Institut der Barriere-Controleure und der Verweis und Strafe, wenn zu lange geschlossen ist. Was Wunder, wenn die Barrierenwärter auf Anstiften der haftenden Wagenwärter auf die Idee kamen, in den Fällen, wo nur einzelne Wagen den Uebergang passiren mussten, die Barriere nur halb zu schliessen, damit der Controleur nichts notiren könne? Was Wunder, wenn die durch Verweis und Busse systematisch günstigsten,