Fragen des Eisenbahnrechts

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 12

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-5840

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

Bei der viercylindrigen Maschine sind die Mittelwerthe aus allen angegebenen 6 Versuchen benutzt. Mit der zweicylindrigen wurde nur 1 Versuch gemacht. Das Wetter war regnerisch, der Schienenzustand also nicht günstig.

Cylinderzahl	p	w	N	N_0	η_e	η
4	7,1305	13,244	62,12	214,12	29,01	59,57
2	6,5582	17,280	81,25	197,95	41,05	47,92

Diese Rechnung zeigt, wie bedeutend besser die zweicylindrigen Maschinen sind. Das beobachtete Güteverhältniss stimmt mit dem theoretischen so gut überein, wie es bei der Unsicherheit der ganzen Rechnung überhaupt nur zu erwarten war. Bei der viercylindrigen Maschine ist dagegen η_e nur etwa die Hälfte von η. Danach müsste man schliessen, dass, wenn die stärkere Steigung nicht nur auf eine verhältnissmässig sehr kurze Strecke der ganzen Bahnlänge concentrirt ist, die viercylindrigen Maschinen nicht am Platze sein würden. Die bei Benutzung derselben auftretenden schädlichen Widerstände sind dann jedenfalls bedeutend nachtheiliger, als die Abnutzung des leer mitlaufenden Mechanismus der mittleren Rädergruppe.

Nach ähnlichen Formeln, wie sie für das System Fell entwickelt wurden, müsste man auch die Verhältnisse bei Vermehrung der Adhäsion durch Magnetisiren der Triebräder beurtheilen.

Der Bahnwiderstand der Locomotive würde sich, verglichen mit Fell, in so weit günstiger stellen, als die Zapfenreibung nicht vergrössert wird, sondern nur die wälzende Reibung und der Einfluss der Schienenstösse. Günstiger wäre auch die gleichzeitige Vergrösserung des Reibungscoefficienten. Dagegen käme ein weiterer Dampfverbrauch hinzu zum Betriebe der den Magnetismus erzeugenden Maschine. Da aber der numerische Betrag der in Frage kommenden Grössen noch nicht genügend experimentell ermittelt ist, so soll auf dieses System nicht weiter eingegangen werden.

Aeltere Versuche, dasselbe auszuführen, sind missglückt; neuere, von Herrn Ingenieur Bürgin begonnene, sind bis jetzt mit besserem Erfolge gekrönt gewesen, doch sind sie noch nicht weit genug vorgeschritten, um sichere Schlüsse daraus ziehen zu können.

(Fortsetzung folgt).

* * *

Fragen des Eisenbahnrechts.

I. Bedingte Eisenbahn-Subventionen.

(Schluss)

In dem zweiten Falle, der am 9. Januar 1877 durch obergerichtliches Urtheil erledigt wurde, hatte die Gemeinde Regensdorf (nebst einigen Privaten) durch successive Gemeindebeschlüsse von 1873 und 1874 der Nationalbahngesellschaft eine Actienbetheiligung von Fr. 115 000 zugesichert, verweigerte aber, nachdem Fr. 80 400 einbezahlt waren, die Einzahlung des Restes. Eine Klage auf Zurückerstattung des Einbezahlten wurde nicht gestellt, das Recht zur Rückforderung aber vorbehalten. Zur Rechtfertigung ihrer Zahlungsweigerung führte die Gemeinde an, die Nationalbahn habe die Bedingungen nicht erfüllt, an welche die Zeichnung geknüpft war, insbesondere die Bedingungen:

1. dass eine Bahn vom Bodensee bis an den Genfersee als ein einheitliches Ganzes oder mindestens mit unter einer Betriebsgesellschaft stehendem Betriebe erstellt werde;
2. dass ein Betriebsanschluss der Nationalbahn an die Linie Zürich-Bülach der Nordostbahn bei Glattbrugg stattfinde;
3. dass das Tracé der Bahn die von der Gemeinde Regensdorf gewünschte und mit der Vorsteherschaft der Nationalbahn vereinbarte Richtung erhalte.

Bei der Würdigung dieser Bedingungen ist dem erstinstanzlichen Gericht, welches zu Gunsten der Nationalbahn entschied, ein Missverständniss begegnet. Es betrachtete dieselben als Suspensivbedingungen, deren rechtliche Bedeutung nach dem zürcherischen Gesetzbuche darin besteht, dass von einer solchen Bedingung die Entstehung des Vertragsverhältnisses abhängt. Hätten die obigen Bedingungen diese Natur, so hätte vielmehr die Nationalbahn abgewiesen werden müssen, denn das stand und steht ausser Zweifel, dass mindestens die erste Bedingung — einheitlicher Betrieb von Bodensee bis zum Genfersee — von der Nationalbahn noch nicht erfüllt ist. Wenn das Bezirksgericht dieser Consequenz dadurch zu entgehen suchte, dass es die Erreichung dieses Zieles als noch immerhin möglich und von der Nationalbahn nicht aufgegeben hinstellte, so kommt darauf bei einer Suspensiv-Bedingung nichts an, sondern es hätte gesagt werden müssen: so lange die aufschiebende Bedingung nicht eingetreten ist, hat auch die Gemeinde keine Verbindlichkeit zur Einzahlung auf sich.

Das obergerichtliche Urtheil hat diesen Fehlgriff berichtigt, indem es hervorhebt, dass erst während des Baues der Bahn oder nach deren Inbetriebstellung es sich zeigen konnte, ob jene Bedingungen in Erfüllung gehen werden, und dass es somit unmöglich in der Meinung der Parteien gelegen haben kann, dieselben „in dem Sinne als Suspensiv-Bedingungen aufzustellen, dass die Einzahlungen erst gefordert werden können, wenn die zur Bedingung gemachten Arbeiten und Einrichtungen schon vollendet seien.“ Dann verhält es sich umgekehrt, d. h. so lange nicht das Gegentheil des Ausbedungenen sicher oder sehr wahrscheinlich ist, hat die Gemeinde einzubezahlen.

Was nun zunächst die dritte Bedingung anbetrifft, so sah das Obergericht dieselbe, obwohl die Parteien darüber stritten, ob die nunmehrige Anlage des Tracé den Verabredungen entspreche, als erfüllt an, nachdem die Nationalbahn vor Gericht in bindender Form die Erklärung abgegeben hatte, dass sie die Verpflichtung anerkenne, das Tracé zu verlegen, falls die jetzige Anlage als nicht conform mit den gegebenen Zusagen sich herausstellen sollte. Wir sind gleicher Ansicht, aber wenn das Obergericht beifügt, wenn die Gemeinde zur Einzahlung verurtheilt werde, so sei dann im Weiteren ihr überlassen, die Bahngesellschaft auf dem Executionswege zur Erfüllung der gegebenen Zusicherung anzuhalten, falls sie nachweisen könne, dass der jetzige Zustand dieser Zusicherung nicht entspreche, so wiederholen wir das am Schlusse des vorigen Artikels Bemerkte, dass es einen solchen „Executionsweg“ nicht gibt.

Mit Recht hat das Obergericht auch auf die zweite Bedingung kein Gewicht gelegt. Wer mit der Oertlichkeit bekannt ist, kann darüber nicht im Zweifel sein, dass die Verlegung des Kreuzungspunktes von Glattbrugg nach Oerlikon, die am 4. Januar 1876 von der Actionär-Versammlung der Nationalbahn beschlossen wurde, der Gemeinde Regensdorf nur Vortheil bringt; ein vermögensrechtliches Interesse hatte sie somit nicht, sich auf den Wortlaut dieser Bedingung zu steifen.

Aber schliesslich wurde um der Nicht-Erfüllung der ersten Bedingung willen vom Obergericht das erstinstanzliche Urtheil umgestossen und die Gemeinde der Verpflichtung, die Einzahlungen fortzusetzen, enthoben. Diese erste Bedingung steht mit der Geschichte des Nationalbahn-Unternehmens in innigem Zusammenhang.

Der ursprüngliche Plan der Nationalbahn, von dem sie auch ihren Namen entlehnt hat, war die Herstellung einer die Linien der grossen Compagnien, welche die Ost-, Mittel- und Westschweiz wie drei Zonen unter sich vertheilt haben, quer durchschneidenden, zusammenhängenden Schienenverbindung vom Bodan zum Leman. Die östliche Section dieses Unternehmens sollte aus der Linie Singen-Kreuzlingen-Winterthur mit der sich anschliessenden Tössthalbahn bestehen; daran hätte sich in Winterthur die Linie nach Baden anknüpfen und von da über Mellingen und Lenzburg nach Aarau gehen sollen, von wo an dann die Gäubahn die Verbindung aufgenommen, über Olten nach Lyss geführt und hier der Broyethalbahn die Hand gereicht haben würde, um bei Palezieux in die Oronbahn einzumünden. Es war leichtfertig genug, das Zusammenwirken aller der verschiedenen, an diesen Unternehmungen betheiligten Interessen für so gesichert anzunehmen, dass bei der Nachwerbung um Gemeinde-Subventionen die Gründer der Nationalbahn sich förmlich anheischig machten, dass das ganze grosse Project zur Ausführung gelangen werde; sie haben die Bedingung aner-

boten, welche sich nunmehr durch das obergerichtliche Urtheil gegen sie kehrt. Wenn wir dieses Urtheil angreifen, so geschieht es nicht, weil wir es irgend wie beklagen, dass eine solche Unbedachtsamkeit in der Eingehung von Verpflichtungen sich straft. — Der grosse Plan der Nationalbahn war mitten durchgerissen von dem Augenblicke an, wo die Gäubahn der Centralbahn zufiel. Nun musste das Tracé, statt über Aarau Olten zu erreichen, von Lenzburg nach Zofingen gezogen werden, um hier vorläufig auf die schönen Tage zu warten, welche das Project einer Fortsetzung von Zofingen über Herzogenbuchsee nach Lyss zeitigen werden. So wie so ist aber das Schlussstück des Ganzen, die Einmündung in die Oron-Linie, für die Nationalbahn verloren, und vermuthlich unwiederbringlich verloren, denn die Broyethalbahn macht nunmehr einen Bestandtheil des Netzes der Suisse-Occidentale aus.

In den Statuten der Nationalbahn vom 5. April 1875 hat man infolge dessen darauf verzichtet, Linien, die ihr nie gehörten oder entgangen sind, als Bestandtheile des Unternehmens zu bezeichnen. Nun ist im § 1 dieser Statuten der Gedanke der Gründer nur als ein zu erstrebendes Ziel hingestellt: „Zweck der schweizerischen Nationalbahngesellschaft ist der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Singen und von Konstanz (beziehungsweise Kreuzlingen) über Winterthur, Baden und Lenzburg nach Zofingen und von Suhr respective auch Hunzenschwyl nach Aarau, mit der Aufgabe, durch Eintreten in eine materielle Verschmelzung oder mindestens eine Betriebsfusion mit der Eisenbahn-Unternehmung Zofingen-Herzogenbuchsee-Lyss, sowie anderen in die Hauptlinie einmündenden Eisenbahnen, eine von den Gesellschaften der Nordost- und der Centralbahn unabhängige durchgehende Schienenverbindung zwischen dem Nordosten und dem Südwesten der Schweiz zu begründen.“

Bei Annahme dieser Statuten haben die Vertreter der Actien der Gemeinde Regensdorf, ohne einen Vorbehalt zu machen, mitgewirkt. Aber mit Recht hat das Obergericht angenommen, dass diese Mitwirkung nicht eine Verzichtleistung auf die früher bei der Subscription der Actien ausdrücklich gestellte und von der Gesellschaft angenommene Bedingung in sich schliesse. Diese letztere lautet bestimmt und verpflichtend, der § 1 der Statuten dagegen stellt nur in Aussicht, dass, wenn Zeit und Gelegenheit dazu komme, die Gesellschaft sich bestreben werde, ihr ursprüngliches Programm in's Leben zu führen.

Ebenso wenig stimmen wir in den Vorwurf ein, welchen man gegen das Obergericht erhoben hat, dass es aus der Jurisprudenz in die Eisenbahnpolitik abgeschweift sei, um aus dieser die Unwahrscheinlichkeit zu erweisen, dass jene unter einheitlichem Betrieb stehende unabhängige Schienenverbindung Bodan-Leman zu Stande kommen werde. Die Schwierigkeiten, die jetzt einer Verwirklichung dieses Gedankens entgegenstehen, liegen für Jeden, der sich einigermassen um Eisenbahnfragen kümmert, auf flacher Hand. Für die Fortsetzung über Zofingen hinaus über Berner Boden hat die Nationalbahn noch keine reellen Garantien zu bieten, und drüber hinaus ist ihr der Weg nach dem Genfersee verlegt. Dass es aber einer Gemeinde bei Bemessung ihrer Subvention nicht gleichgültig ist, ob sie nur eine Localverbindung erhält oder an eine durchgehende Linie von grösserer Bedeutung zu liegen kommt, dass also ein wirkliches Interesse der Gemeinde an die Zusicherung einer durchgehenden Linie vom Bodensee zum Leman sich knüpft, ist nicht zu bestreiten.

Wir würden nach alledem, mit geringen Abweichungen in der Motivirung, dem obergerichtlichen Urtheil beipflichten können, wenn es nicht in einem merkwürdigen Widerspruche sich bewegte. Nämlich in einer seiner ersten Erwägungen finden wir, in Kürze begründet und durch die Berufung auf die übereinstimmende Praxis der Gerichte Deutschlands gestützt, den auch von uns vertheidigten Satz, dass bedingte Actienzeichnungen unstatthaft seien und im Widerspruche mit dem Wesen einer Actiengesellschaft stünden. Aber statt daraus die Folgerung abzuleiten, dass Actien-Einzahlungen unter einer anderen Norm, als derjenigen der Statuten, nicht stehen, also ihrer rechtlichen Natur nach immer und nothwendig ohne weitere nebenhergehende Vorbehälte und Klauseln gemacht sind, entzieht sich das obergerichtliche Urtheil der logischen Consequenz der von ihm selbst gebilligten Theorie. Es hätte aus dieser den Schluss ziehen sollen, dass es fortan darauf nicht mehr ankomme, ob die der Actienzeichnung angehängten Bedingungen in Erfüllung gehen oder nicht, oder ob diese Erfüllung mehr oder weniger wahrscheinlich sei, dass also die Gemeinde unter allen Umständen gleich jedem anderen Actionär die ferneren statutengemässen Einzahlungen zu leisten habe. Statt dessen geht das Urtheil auf die Erörterung der einzelnen Bedingungen ein und gelangt, durch eine an sich zutreffende, aber überflüssige Würdigung derselben, zu dem nach unserer Ansicht unrichtigen Ergebniss, dass die Gemeinde der ferneren Einzahlungen entbunden sei.

Wir wissen nicht, in welchem Umfange bei den Actienbetheiligungen unserer Gemeinden an Eisenbahnunternehmungen Bedingungen von ähnlichem Inhalt, wie sie in dem hier besprochenen Falle vorkamen, aufgestellt worden sind. Wenn es häufig geschehen ist, so leuchtet ein, dass durch die vom Obergericht nunmehr angenommene Jurisprudenz die ganze Grundlage der finanziellen Existenz einer Eisenbahngesellschaft zerrüttet werden kann. — Wir hoffen, dass dem obergerichtlichen Urtheil i. S. Nationalbahn gegen Regensdorf nicht die Bedeutung eines massgebenden Präjudiz beigelegt werde.

Wer uns vorwerfen wollte, dass wir den Vertragsbruch rechtfertigen, dem entgegnen wir, dass wir kein Wort der Entschuldigung haben für Gründer, welche durch Zusicherungen, die keinen festen Boden hatten, Gemeinden oder Privaten zur Zeichnung oder Einzahlung von Actien verlockt haben mögen. Die Frage ihrer persönlichen Verantwortlichkeit bleibt vorbehalten; wir haben uns hier bloss mit dem Rechtsverhältniss zur Gesellschaft befasst. Bei diesem aber handelt es sich nicht um eine, sondern um zwei vertragsmässige Verbindlichkeiten, nämlich auch um diejenige Zusage, welche durch die Zeichnung von Actien oder durch eine Einzahlung auf solchen gemacht wird. Wenn mit dieser Zusage diejenige collidirt, welche durch das Organ ihrer Wortführer die Gesellschaft einer Gemeinde gegenüber auf sich genommen hat, welche von beiden soll alsdann gelten? Wie vom Standpunkte des Rechtes aus, so wird man auch vom Standpunkt der Interessen aus sagen müssen: die Zusicherung, durch welche das Sonderinteresse einer Gemeinde gewahrt werden sollte, muss zurückstehen hinter der Verpflichtung des Actionärs, an deren Erfüllung Alle, der concedirende Staat, die übrigen Actionäre, die Gläubiger der Gesellschaft, ja alles dereinst der Bahn sich bedienende Publicum, betheiligt sind. Auch für die Gesellschaftsorgane selbst steht die Frage nicht anders: sogar dann, wenn die Personen sich des Leichtsinnes und des Wortbruches anklagen müssten, ist es ihre Amtspflicht gegenüber der Gesellschaft, einen jeden Actionär zur Leistung der statutengemässen Einzahlungen heranzuziehen.

Den Einwand, dass unsere Auffassung die Gemeinden rechtlos mache, fürchten wir nicht. Sie haben es in der Hand, für ihre Subventionen an Eisenbahnunternehmungen eine Form zu wählen, welche den von ihnen ausgesprochenen Bedingungen einen vollkommenen Rechtsschutz sichert: nämlich Subventionen in der Form von Darlehen oder der Uebernahme von Obligationen. Geschieht dies, so brauchen sie nur in der Redaction der Bedingungen sorgfältig zu Werke zu gehen, also namentlich darüber keinen Zweifel zu lassen, ob die Bedingung im aufschiebenden oder im auflösenden Sinne gemeint sei, um allen wechselnden Entschliessungen, aller Willkür und allem Wortbruch einer Eisenbahngesellschaft gegenüber auf festem Rechtsboden zu stehen. Aber wenn sie diese Sorgfalt nicht beobachten und eine Form der Subventionirung wählen, welche die beigefügten Bedingungen und Vorbehälte rechtlich werthlos macht, so müssen sie die Folgen eines solchen Verfahrens auf sich nehmen. Mischt man sich einmal unter die Actionäre, so muss man auch ihr Schicksal theilen.

* * *