

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 14

Artikel: Fragen des Eisenbahnrechtes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5846>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nach dieser Tabelle ist auch das gemischte Zahnradsystem für sehr starke Steigungen brauchbar, wenn die Geschwindigkeit genügend klein gehalten wird. Die nöthige Belastung der Zahnradachse lässt sich im Allgemeinen auch noch erreichen.

Einen eigenthümlichen Verlauf zeigt das Güteverhältniss für $i=0$, indem es mit zunehmender Geschwindigkeit gleichfalls wächst. Der Grund ist darin zu suchen, dass die Entlastung des Zahnrades mit wegen der gesteigerten Dampfproduction zunehmendem Locomotivgewichte rascher zunimmt, als der Zugwiderstand. Dadurch wird der Zahnreibungswiderstand so vermindert, dass das Güteverhältniss zunehmen kann.

(Fortsetzung folgt).

* * *

Fragen des Eisenbahnrechtes.

II. Einzahlung der letzten Serie von Obligationen der Gotthardbahn *).

Das Handelsblatt der „Frankfurter Zeitung“ brachte am 17. September d. J. folgende Nachricht:

Heute Vormittag fand dahier eine Besprechung der an dem Gotthardunternehmen beteiligten Häuser und Finanzinstitute statt. Es nahmen daran Theil die Herren Feer-Herzog, Dr. Stähelin, Haberstick, Director Zingg, Zahn und Gysin aus Basel, Baron Eduard v. Opheim aus Köln, Geheimrath Ad. v. Hansemann und Geheimrath Dülberg aus Berlin etc. etc. In der Besprechung wurde die allgemeine Lage des Gotthardunternehmens eingehend discutirt. Soviel wir vernahmen, verhielt sich das Banquier-Syndicat gegen die Uebernahme weiterer Prioritäten ablehnend und gab darüber eine schriftliche Erklärung den anwesenden Mitgliedern der Eisenbahnverwaltung.

Am folgenden Tage wurde die Nachricht vervollständigt:

In Bezug auf die gestern hier stattgehabte Conferenz des Finanzierungs-Consortiums und der Verwaltung der Gotthardbahn erfahren wir noch, dass die Meinung der Beteiligten allgemein dahin ging, es sei zunächst die Entschliessung der Subventionsstaaten bezüglich der ihnen angesonnenen neuen Zuschüsse abzuwarten, ehe für das Finanz-Consortium ein Anlass gegeben sei, der Uebernahme der noch restlich vorgesehenen Serie von 20 Millionen Obligationen näher zu treten. Eine rechtliche Verpflichtung zur Uebernahme dieser Obligationen liegt nach der Meinung der betreffenden Bankhäuser nicht vor. Es wurde in dieser Beziehung das Rechtsgutachten eines bedeutenden preussischen Juristen vorgelegt, welches sich dahin ausspricht, dass das Consortium nicht gezwungen werden könne, unter den so sehr veränderten Verhältnissen an der nur bedingt eingegangenen früheren Abmachung festzuhalten. Wir sind ohne Kenntniss des ganzen Materials nicht in der Lage zu prüfen, inwieweit diese Ansicht berechtigt ist oder nicht. Eine andere Frage ist, ob es, ganz vom Rechtsstandpunkte abgesehen, opportun sein möchte, gegen diejenigen Häuser und Institute, welche dem Unternehmen bisher mit ihrem Namen und Capital gedient haben, auf dem Wege der Klage vorzugehen, oder ob es rathsamer wäre, zuerst die neuen Subventionen durch die beteiligten Staaten votiren zu lassen und dann einen neuen Appell an das Finanz-Consortium zu richten. Die Verwaltungsmitglieder der Bahn nahmen gestern die ablehnende Erklärung des Consortiums einfach ad referendum, und behielten sich weitere Erklärungen vor.

Wir haben keinen Grund an der Richtigkeit dieser Mittheilungen zu zweifeln. Dass sie neue Bedenken bezüglich der Reconstruction des Unternehmens der Gotthardbahn hervorrufen, darf nicht verwundern, denn der Reconstructionsplan ist auf die Voraussetzung gebaut, dass die noch ausstehenden 20 Millionen Obligationen einbezahlt werden: wer soll, wer wird, wenn diese Voraussetzung nicht zutrifft, den Ausfall ersetzen? Immerhin wird durch die zweite Mittheilung die Bedeutung der ersten Nachricht erheblich abgeschwächt, denn wie es nun den Anschein hat, will das Consortium durch Bestreitung der Rechtspflicht zur Einzahlung hauptsächlich Zeit gewinnen; der Reconstructionsplan ist abhängig von der Einzahlung der 20 Millionen, seinerseits macht nun das Finanz-Consortium seine Einzahlung abhängig von der Annahme des Reconstructionsplanes durch die beteiligten Staaten. Freilich hat das Finanz-Consortium bis jetzt nur gesagt: wir verweigern die Zahlung, wenn die Annahme des Reconstructionsplanes nicht erfolgt; nicht aber hat es auch hinzugesetzt: wir leisten die Zahlung, wenn die Annahme

erfolgt. Doch wird die Wahrscheinlichkeit, dass das Letztere geschehe, um so grösser sein, je geringere Aussicht das Consortium hat, einer gerichtlichen Verurtheilung zur Leistung der Einzahlung zu entgehen.

Einzig diese Rechtsfrage wollen wir erörtern.

In dem Verträge betreffend Beschaffung des Bankkapitals für die Gotthardbahn, welcher am 10. October 1871 in Bern zwischen Herrn Dr. A. Escher als dem Vertreter der Gotthard-Vereinigung schweizerischer Cantone und Eisenbahngesellschaften und Herrn geh. Commercienrath Hansemann, als dem Vertreter des Finanz-Consortiums (Berliner Discontogesellschaft, Darmstädter Bank, A. Schaffhausen'scher Bankverein und Bankhaus S. Oppenheim jun. & Comp. in Köln) abgeschlossen ist, wurde bekanntlich das Actienkapital der Gotthardbahngesellschaft auf 34, das Obligationenkapital auf 68 Millionen Franken festgesetzt. Bezüglich der Beschaffung des Actienkapitals hat das Consortium die ihm laut dem Verträge obliegenden Verbindlichkeiten (Einzahlung der zwei ersten Raten von je 20 %) erfüllt. Was das Obligationenkapital betrifft, so haftet das Consortium für den ganzen Betrag desselben: drei Serien, die erste von 12, die zweite und dritte von je 18 Millionen Franken, sind einbezahlt, die vierte von 20 Millionen Franken wäre nunmehr einzubezahlen.

Bezüglich der vom Consortium zu erlegenden Caution und des Gerichtsstandes bei allfälligen Streitigkeiten unter den Contrahenten bestimmt der § 11 des Vertrages Folgendes:

Das Consortium ist verpflichtet, für die Uebernahme der Obligationen eine Caution zu bestellen, welche jeweilig 20 % des nicht abgenommenen Theiles der Obligationen betragen und in Obligationen der [Gotthardbahn-] Gesellschaft geleistet werden soll. Der Vereinbarung bleibt vorbehalten, ob die Caution auch in anderen Effecten als Obligationen der Gesellschaft bestellt werden darf.

Während der Dauer der gemäss vorstehenden Bestimmungen zu bestellenden Caution nehmen die Beteiligten für die Erfüllung der ihnen aus der Uebernahme von Obligationen obliegenden Verpflichtungen in der schweizerischen Bundesstadt gerichtliches Domicil. Die betreffenden an sie ergehenden Anzeigen und Ladungen können auf der schweizerischen Bundeskanzlei gültig abgegeben werden.

Auf diesem Verträge beruht der Finanzausweis, welchen die Gotthardbahngesellschaft dem Bundesrathe geleistet hat. Diese Gesellschaft constituirte sich durch die Statuten vom 1. November 1871, welche am 3. November gl. J. die Genehmigung des Bundesrathes erhielten.

Ueber die Gründe, welche das Consortium geltend macht, um eine nunmehrige Zahlungsweigerung zu rechtfertigen, erfahren wir aus den obigen Mittheilungen der „Frankfurter Zeitung“ nur so viel, dass die „veränderten Verhältnisse“ angeführt werden und der früheren Abmachung ein bloss bedingter Charakter zugeschrieben wird. Für Letzteres haben wir in dem Verträge vom 10. October 1871 keine Anhaltspunkte gefunden, dagegen begreifen wir sehr wohl, dass ein preussischer Jurist auf die veränderten Umstände Gewicht legt. Unter diesen veränderten Umständen kann nichts Anderes gemeint sein, als die gegenwärtige Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft, die, wie ja schon der Curs der Obligationen und Actien dieser Bahn zeigt, einem Gläubiger heute weniger Garantie darbietet, als man es im Jahre 1871 angenommen hatte. Stünde der Vertrag vom 10. October 1871 unter preussischem Recht, so würden wir selbst gegen die von jenem Juristen ausgesprochene Ansicht nicht viel einwenden.

Die Verpflichtung, welche das Consortium mit Beziehung auf die Beschaffung des Obligationenkapitals eingegangen hat, ist nämlich nicht ein Darlehen (denn dieses besteht in dem Hingeben des geliehenen Geldes), sondern ein Darlehensversprechen, und das preussische Landrecht behandelt ein solches Darlehensversprechen vom Standpunkte einer älteren, aus dem römischen Rechte entlehnten Doctrin aus. Das römische Recht anerkannte nur diejenigen Verträge als rechtsverbindlich und einklagbar (als „Contracte“), welche unter eine der im Civilrecht speciell charakterisirten Voraussetzungen passten (so z. B. das Darlehen); Verträgen, welche nicht dahin gezählt werden konnten, versagte es die Einklagbarkeit und nannte sie „Pacta nuda“ (dahin gehört das Versprechen, ein Darlehen geben zu wollen). Obwohl nun heutzutage auch da, wo das

*) Wir beabsichtigten, zunächst die Besprechung einiger, den bekannten Vertrag des Pariser Comptoir d'Escompte mit der Nordostbahn betreffenden Fragen folgen zu lassen, hoffen aber, es werde den Lesern nicht unwillkommen sein, wenn wir einer Erörterung der inzwischen aufgetauchten und, wie es scheint, die Reconstruction des Gotthardbahnunternehmens bedrohenden Frage den Vortritt einräumen.

römische Recht noch gilt, den „Pacta nuda“ die Klagbarkeit zugestanden wird, so hat sich doch die Jurisprudenz nur langsam von den Nachwirkungen jener Unterscheidung losgewunden. Zwar liess sie sich endlich dazu herbei, ein Darlehensversprechen als gültig und klagbar anzusehen, aber immer noch beharrte sie bei der Grundanschauung, dass der eigentliche Vertrag eben doch das Darlehen sei, und das Darlehensversprechen demgemäss nur ein „präparatorischer“ oder Vorvertrag. Von einem solchen aber nahm man an, dass er immer den stillschweigenden Vorbehalt „rebus sic stantibus“ in sich schliesse, d. h. nur so lange verbindliche Kraft habe, als die „Umstände“, von denen die Sicherheit des Darlehens abhängt, die nämlichen bleiben.

Das ist die Auffassung, von welcher noch das preussische Landrecht ausgegangen ist. Es anerkennt die Rechtsgültigkeit eines Darlehensversprechens, gewährt dem Promissar ein Klagerecht auf Erfüllung, d. h. auf Gewährung des versprochenen Darlehens, aber fügt dann hinzu (Theil I, Titel 11):

§ 656. Gegen eine solche Klage kann der Versprecher des Darlehens hauptsächlich mit dem Einwande der veränderten Umstände sich schützen.

§ 667. Dahin gehört besonders, wenn nach dem Versprechen in den persönlichen oder Vermögensumständen des Borgers Veränderungen vorgefallen sind, wodurch die persönliche oder dingliche Sicherheit, auf welche der Leih bei dem Versprechen Rücksicht genommen hat, geschmälert wird.

Eine von den römisch-rechtlichen Traditionen nicht befangene Rechtsanschauung wird das Darlehensversprechen anders beurtheilen: nämlich als einen zweiseitigen Vertrag, wie Kauf, Miethe u. s. w. Der eine Contrahent verpflichtet sich, das Darlehen zu geben, der andere, es zu verzinsen und zurückzuerstatten. Jedem verzinslichen Darlehen liegt ein solcher zweiseitiger Vertrag zu Grunde, wenn er schon nicht deutlich abgesondert hervortritt, so oft gleich beim Abschluss des Vertrages das Darlehen ausbezahlt wird: diese Ausbezahlung ist in Wahrheit nur gleichzeitige thatsächliche Erklärung des Vertragswillens und Erfüllung der damit übernommenen Verbindlichkeit. Hat so der eine Contrahent gleich beim Vertragsabschluss erfüllt, so bleibt nun allerdings nur noch die Erfüllung der Vertragsverbindlichkeit des anderen Contrahenten — Verzinsung und Rückzahlung — übrig. Indem das römische Recht nur diese letztere Verbindlichkeit sah und in Folge dessen seinen Darlehens-Contract als einen einseitigen, nur dem Borgereine Verbindlichkeit auferlegenden Vertrag construirte, verkannte es, dass das Hingeben des Geldes einen stillschweigend abgeschlossenen zweiseitigen Vertrag voraussetzt.

Die neueren Gesetzgebungen, so z. B. das zürcherische und das sächsische Civilgesetzbuch, sind von der unzweifelhaft richtigen Ansicht ausgegangen, dass das Darlehensversprechen, gleich anderen zweiseitigen Verträgen, ein selbstständiger, vollkommen gültiger Vertrag ist, welchem der Darlehensversprecher sich durch die Berufung auf die „veränderten Umstände“ nicht entziehen kann. Der nämlichen Ansicht huldigt das französische Recht. In keinem schweizerischen Canton wird heutzutage ein Richter in Versuchung stehen, der natürlichen Auffassung jene Doctrin zu substituieren, welche im preussischen Landrecht noch festgehalten ist.

Auch in Deutschland (ausser Preussen) ist man von dieser Doctrin zurückgekommen. Zahlreiche Rechtssprüche deutscher Gerichtshöfe bezeugen dies; die Lehrer des heutigen gemeinen Rechts Deutschlands stimmen, fast ausnahmslos, damit überein. In einem häufig citirten, treffend motivirten Rechtsspruch des Oberappellationsgerichts von Lübeck von 1868 (Seuffert's Archiv XXVI, Nr. 212) wird nachgewiesen, dass auch dann, wenn man das Darlehensversprechen nur als präparatorischen Vertrag auffassen wollte, ganz ohne Grund den „veränderten Umständen“ die Wirkung einer Aufhebung der Vertragsverbindlichkeit beigelegt worden ist. „Wer ein Darlehen verspricht“, heisst es in diesem Urtheil, „muss sich bewusst sein, dass er schon dadurch fest gebunden werde, folglich die erforderliche Vorsicht in Bezug auf Sicherung seines künftigen Rückforderungsrechts schon vor Ertheilung des Versprechens anzuwenden habe und nicht bis zur Auszahlung des Geldes verschieben dürfe.“

Noch weniger als auf die gegenwärtige Finanzlage der Gesellschaft wird das Consortium seine Weigerung darauf stützen können, dass die Gesellschaft ihr Bauprogramm ändere, denn alle Reconstructionsprojecte verfolgen nur den einen Zweck, die Gesellschaft finanziell leistungsfähiger zu machen, als sie es dermal ist. Lässt sie auch die eine oder andere Zufahrtlinie fallen, so spart sie dadurch an verlorren Zinsen von aufgewendetem Baukapital mehr, als diese Zufahrten ihr Verkehr zugeführt haben würden.

Der Vertrag vom 10. October 1871 ist in Bern abgeschlossen; nach dem § 11 desselben ist das Consortium verbunden, vor den bernischen Gerichten Recht zu nehmen. Dass diese, obwohl das bernische Civilgesetzbuch über das Darlehensversprechen keine besonderen Bestimmungen enthält, dasselbe nach allgemeinen Vertragsgrundsätzen, und nicht nach der antiquirten Doctrin des preussischen Landrechts beurtheilen werden, steht wohl ausser Zweifel.

Aber damit, dass die Gotthardbahngesellschaft vor den Gerichten des Cantons Bern ein obsiegliches Urtheil gegen das Consortium erhält, ist noch nicht gesagt, dass diesem Urtheil stattgethan werde. Zwar die Zahlungsfähigkeit der im Consortium vertretenen Firmen steht unseres Wissens ausser jedem Verdacht, wie aber verhält es sich mit der Zwangsvollstreckung eines gegen sie von einem schweizerischen Gerichte ausgefallten Civilurtheils? — Die neue deutsche Reichs-Civilprozessordnung, welche über die Vollstreckung ausländischer Civilurtheile einschlässliche Vorschriften enthält (§§ 660 und 661), ist noch nicht in Kraft; ein Staatsvertrag über diese Materie, wie ihn die Schweiz mit Frankreich hat, besteht mit Deutschland nicht. In Folge dessen ist man zur Beantwortung der Frage auf das bisher in Preussen geltende Recht angewiesen, und da erzeigt sich die merkwürdige Erscheinung, dass in den altpreussischen Landen, wo nach dem hievorigen Bemerkten ein der Gotthardbahngesellschaft ungünstiges materielles Recht herrscht, der Vollziehung auswärtiger Civilurtheile keine Schwierigkeiten entgegengesetzt werden, während in der Rheinprovinz, wo französisches Recht gilt, ein auswärtiges Civilurtheil nahezu werthlos ist, das materielle Recht aber die Forderung der Gotthardbahngesellschaft schützen würde. Nach französischen Rechtsgrundsätzen würde das im Ausland gefällte Civilurtheil zwar einer Revision unterworfen, aber, wenn es ein Darlehensversprechen trotz der „veränderten Umstände“ als verpflichtend anerkannt hat, gutgeheissen und vollzogen werden. In den altpreussischen Landen dagegen wird nicht untersucht, ob das ausländische Urtheil materiell mit dem preussischen Recht in Uebereinstimmung stehe, und die Vollstreckung nur dann verweigert, „wenn der fremde Staat zum Nachtheil der Fremden überhaupt oder der hiesigen Unterthanen insbesondere beschwerende Verordnungen macht oder dergleichen Missbräuche wissentlich gegen diesseitige Unterthanen duldet.“

Aus dem uns vorliegenden Verträge vom 10. October 1871 ist nicht ersichtlich, welche andere Firmen, ausser den ausdrücklich genannten, zu dem Consortium gehören; immerhin steht fest, dass auch italienische Bankhäuser inbegriffen sind. Diesen gegenüber würde die Vollstreckung eines schweizerischen Urtheils am wenigsten beanstandet werden: in keinem Staate ist die Gesetzgebung und Praxis hinsichtlich der Vollstreckung ausländischer Civilurtheile so liberal, wie in Italien, und dazu kommt, dass das italienische Recht Darlehensversprechen ebenso beurtheilt, wie es bei uns geschehen würde.

Wir haben schon gesagt, dass wir die Argumente des preussischen Juristen, auf dessen Gutachten das Consortium sich stützt, nicht näher kennen. Aber so weit wir aus dem gedruckten vorliegenden Verträge vom 10. October 1871 — dem einzigen Material, über das wir verfügen — urtheilen können, sind wir überzeugt, dass das Finanzconsortium, wenn der gerichtliche Weg betreten werden muss, keine Aussicht hat, der Verpflichtung zur Einzahlung der letzten Obligationen-Serie entledigt zu werden.

* * *

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat über die XXVII. Jahresversammlung in Zürich.

Samstag den 29. September.

Delegirten-Versammlung.

Laut Programm (siehe Band VII, Nr. 3, Seite 22) versammelten sich die Delegirten der Sectionen ziemlich vollzählig unter dem Vorsitze des Präsidenten des Centralcomites, Stadt-Ingenieur Bürkli-Ziegler, um die für die Generalversammlung einzubringenden Anträge vorzubereiten. Es waren im Ganzen 34 Delegirte anwesend, welche die Sectionen folgender Cantone repräsentirten: Aargau, Bern (Stadt), Genf, Graubünden, Luzern (mit den IV Waldstätten), Neuenburg, St. Gallen, Waadt und Zürich; als Sectionen wurden angemeldet Winterthur und Solothurn. Nachdem das Protocoll der 2. Delegirtenversammlung vom 24. Juni in Bern (siehe Band VII, Nr. 5, Seite 38) genehmigt und die Aufnahme der Neu-Angemeldeten der General-Versammlung empfohlen war,