

courtier à la commission, sans pouvoir ni procuration pour engager valablement la Société des ateliers. Il est, au contraire, acquis à cet égard au procès que la défenderesse a expressément délégué son administrateur Dollfus à Saint-Etienne aux fins d'examiner l'exactitude des factures des demandeurs.

En outre, la notification des jugements du tribunal de commerce de Saint-Etienne, objets du présent recours, a été faite, non point au sieur Bouvier, mais à l'administrateur Dollfus, à Vevey.

4° D'ailleurs, et à supposer que Bouvier doive être considéré comme le représentant de la défenderesse, et non comme un simple agent ou courtier d'affaires, il n'est pas davantage prouvé qu'il ait résidé à Saint-Etienne lors de l'ouverture de l'action des sieurs Vallot et Pauze, le 29 Septembre 1892, ni lors de l'introduction de celle du sieur Olagner, le 4 Octobre 1892. Il résulte en effet de la déclaration de l'huissier Coulin que Bouvier n'a séjourné dans la dite ville qu'à partir du 8 Octobre 1892, jusqu'au 16 Décembre suivant.

5° Il résulte de tout ce qui précède que la Société des ateliers mécaniques ne peut être réputée avoir résidé à Saint-Etienne au moment où les procès dont s'agit ont été engagés, et que les dites actions auraient dû, aux termes de l'art. 1^{er}, al. 1 du traité franco-suisse, être intentées devant le juge de Vevey, siège de la Société prénommée. Les jugements rendus par le tribunal de commerce de Saint-Etienne émanent dès lors d'une juridiction incompétente, et la décision par laquelle le Conseil d'Etat du canton de Vaud en a refusé l'exécution, loin d'impliquer une violation de la convention franco-suisse de 1869, se justifie pleinement en application de l'art. 17 chiffre 1 de ce traité.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté.

B. CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

II. Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Construction et exploitation des chemins de fer.

118. Urteil vom 15. November 1893 in Sachen
Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Mit Vertrag vom 22. April 1876 räumte die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen der Geschäftsführung der Bischofzellerbahn die Mitbenutzung der Station Gofau ein gegen Übernahme der hälftigen Verzinsung des Anlagekapitals der gemeinsam benutzten Teile, und der hälftigen Tragung der Unterhaltungs- und Betriebskosten auf dieser Station. Durch Vertrag vom 8. April 1885 trat die Klägerin in alle diese Rechte und Pflichten der Bischofzellerbahn ein und kündete sodann den Vertrag vom 22. April 1876 auf 31. Dezember 1889, da sie fand, die ihr obliegenden Verbindlichkeiten seien nicht im richtigen Verhältnisse zu ihrer Mitbenutzung; sie schlug vor, der Verteilung der Anlagekapitalzinsen und der Betriebs- und Unterhaltungskosten die Zahl der ein- und ausgeführten Wagenachsen zu Grunde zu legen. In der über diesen Punkt gepflogenen Korrespondenz erklärten sich die Vereinigten Schweizerbahnen zu einer Reduktion der von der Nordostbahn zu tragenden Quote auf 40 % bereit, während diese letztere nicht mehr als 20 % dieser Kosten auf sich nehmen wollte; eine Einigung kam nicht zu

Stände und die Vereinigten Schweizerbahnen stellten sich nunmehr auf den Standpunkt, nach Art. 30 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen seien sie nicht verpflichtet, der Anschlußbahn auch ihre Lokalitäten und ihr Personal zur Verfügung zu stellen und ersuchten daher die Nordostbahn, für ihren Dienst, speziell den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr und die dafür erforderlichen Lokalitäten selbst zu sorgen. Auf Anrufen der Nordostbahn verpflichtete jedoch der Bundesrat durch Beschluß vom 27. Oktober 1891 die Vereinigten Schweizerbahnen, der erstern die Mitbenutzung der Station Gossau unverändert in bisheriger Weise zu gestatten, und ebenso den Betriebsdienst und die Unterhaltung der Anlagen zu übernehmen, Alles unter Vorbehalt der Festsetzung der zu bezahlenden Entschädigung durch den zuständigen Richter.

B. Durch Eingabe vom 23. Dezember 1891 stellt nun die Nordostbahn beim Bundesgericht das Klagebegehren, es möge in Vollziehung des Art. 30 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 die Entschädigung, welche die Klägerin vom 1. Januar 1890 an der Beklagten für die Mitbenutzung der Station Gossau, das heißt also an das zu 5 % zu verzinsende Anlagekapital für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Gossau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an die Unterhaltungskosten für diese gemeinsam benutzten Objekte und an die Kosten der Beforgung des Dienstes auf der Station Gossau zu bezahlen hat, in dem Verhältnis festsetzen, in welchem die von der Klägerin in dieser Station ein- und ausgeführten Wagenachsen zu der Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen steht, eventuell, es sei diese Beteiligungsquote auf 13 % aller Gemeinschaftskosten zu fixieren. Alles unter Kostenfolge. Die Beklagte dagegen zog folgenden Antwortschluß: Das h. Bundesgericht wolle in Abweisung des Klagebegehrens die Entschädigung für die Mitbenutzung der Station Gossau in der Weise festsetzen, daß der mit 5 % festgesetzte Zins des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Gossau (Mobiliargegenstände inbegriffen) hälftig zwischen Klägerin und Beklagte geteilt, alle übrigen Kosten des Unterhaltes und der Verwaltung, beziehungs-

weise Dienstbeforgung zu 40 % der Klägerin, zu 60 % der Beklagten auferlegt werden; eventuell: es sei die Beteiligung der Klägerin an der 5%igen Verzinsung des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Gossau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an den Unterhaltungskosten dieser gemeinsam benutzten Objekte und an den Kosten der Beforgung des Dienstes auf der Station Gossau auf einen Drittel festgesetzt. Alles unter rechtlicher und außerrechtlicher Kostenfolge.

C. Zur Begründung des Klagebegehrens führt die Klägerin im Wesentlichen aus: Da in dem Gesetze dem Richter keine bestimmten Normen gegeben seien, an Hand welcher die Entschädigung zu bestimmen und zu bemessen sei, habe er völlige Freiheit in der Auswahl seiner Mittel und Wege, welche ihn zu einem sichern Ziele führen können. Die zutreffendste Lösung bestehe nun nach dem Dafürhalten der Klägerin in dem sogenannten „Wagenachsenystem“, das heißt darin, daß die Kosten für Mitbenutzung, Unterhalt und Betrieb eines Gemeinschaftsbahnhofes zwischen den beiden mitbenutzenden Verwaltungen in dem Verhältnis repartiert werden, in welchem die Zahl der in den betreffenden Bahnhof ein- und ausfahrenden Wagenachsen der Anschlußbahn zur Gesamtzahl der in denselben ein- und ausfahrenden Wagenachsen steht. Dieses Prinzip der Kostenrepartition sei von den schweizerischen Bahnverwaltungen für den weitaus größten Teil der Gemeinschaftsbahnhöfe oder Gemeinschaftsstationen acceptiert; auf dieser Grundlage seien auch unter andern alle Verträge ohne Ausnahme zwischen den heutigen Litiganten über Mitbenutzung der Gemeinschaftsbahnhöfe, beziehungsweise Stationen, abgeschlossen. Wenn das Gesetz von nur „angemessener Entschädigung“ spreche, und der Bundesrat in seiner Botschaft zum Eisenbahngesetz den Grundsatz aufgestellt habe, daß gegen die Hauptbahn eine Art Expropriation stattfinde, so wolle damit gesagt werden, es müsse der Hauptbahn der wirkliche Schaden ersetzt, beziehungsweise dieselbe für eine effektive Leistung entschädigt werden. Schaden entstehe nun für die Hauptbahn einmal dadurch, daß durch die vermehrte Zahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen die Geleise und der Oberbau der Bahnanlage in erhöhtem Maße

abgenutzt werden, daß also der Unterhalt derselben entsprechende Mehrauslagen verurjache. Das Verhältnis der von der Anschlußbahn in die Gemeinschaftsstation ein- und aus derselben abfahrenden Wagenachsen zu der Gesamtzahl aller in jene Station ein- respektive aus derselben abfahrenden Achsen werde daher genau den Grad bestimmen, in welchem die erstere die Hauptbahn schädige, respektive diese zu vermehrten Unterhaltungskosten nötige. Den Maßstab der Benutzung der Anlagen bestimmen ebenfalls die Wagenachsen, und zwar sowohl für die Inanspruchnahme der Stationseinrichtungen wie Aufnahmsgebäude, Güterschuppen, Krane, Rampen, Brückenwege, u. s. w., als auch für Inanspruchnahme des Betriebsdienstes, des Expeditions-, Stations- und des Rangierdienstes. Denn je größer die Zahl der Personwagenachsen, um so größer auch die Zahl der transportierten Personen, in um so vermehrtem Maße werden die Stationseinrichtungen, wie Wartsäle zc. in Anspruch genommen. In gleicher Weise wie für den Personendienst treffe dieser Grundsatz auch für den Güterdienst zu. Je größer die Zahl der Güterwagenachsen, um so größer seien die Transportmengen und um so erheblicher die Inanspruchnahme der Güterschuppen, Rampen u. s. f.; um so bedeutender auch die Leistungen des Stationspersonals, des Expeditions-, des Verlade- und Rangierpersonals und des Bahnbewachungsdienstes. Dafür, daß eine arithmetisch genaue und zutreffende Berechnung dessen, was die mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin bezahlen soll, sich nur finden lasse, wenn man die Zahl der Wagenachsen zur Basis nimmt, berufe sich die Klägerin auf Expertise. Es falle nun aber noch besonders in Betracht, daß die Züge der Nordostbahn auf der Station Gofau auf dem klägerischen Eigentum verkehren, die Stationsanlage der Beklagten eigentlich nur unerheblich, soweit es die Hochbauten, und gar nicht, soweit es den Ober- und Unterbau betrifft, in Anspruch nehmen. Vergleiche man nun eine von der Beklagten vorgelegte Zusammenstellung über den Wagenachsenverkehr auf der Station Gofau im Jahre 1889, so ergebe sich, daß die Loko- und Transportachsen der Beklagten sich auf 223,663, die der Klägerin auf 33,756 belaufen, daß also bei einer Gesamtachsenzahl von 257,419 die von der klägerischen Unternehmung ein- und ausgeführten Achsen circa 13 % ausmachen.

Die Beklagte verwahrte sich in ihrer Rechtsantwort zwar gegen die im bundesrätlichen Entscheid vom 27. Oktober 1891 enthaltene Auffassung, wonach die Hauptbahn nicht nur zur Gewährung der Mitbenutzung der Stationsanlagen, sondern auch zur Beforgung des innern Dienstes für die Anschlußbahn soll angehalten werden können, erklärte sich aber doch mit der Klägerin einverstanden bezüglich des Umfangs der Leistung, für welche nach Art. 30 des Eisenbahngesetzes das Äquivalent bundesgerichtlich festzustellen ist. Ihre Opposition richtet sich gegen die Festsetzung der Entschädigung auf Grund des Wagenachsensystems, für welches zwar der Vorzug einer einfachen und bequemen Berechnung sprechen möge, das aber in gewissen Fällen, und so auch im vorliegenden, wesentliche Mängel aufweise und zu eklatanten Unbilligkeiten führen könne. Diese Mängel bestehen hauptsächlich nach zwei Richtungen:

1. Das Wagenachsensystem unterscheide nicht zwischen den verschiedenen Arten von Ausgaben, die zu reparieren sind, beziehungsweise der Provenienz der einzelnen Kostengruppen, und

2. es unterscheide ebenso wenig zwischen den verschiedenen Arten von Wagenachsen, welche der Berechnung zu Grunde zu legen sind, speziell zwischen Loko- und Transitachsen.

Diese Berechnung habe zur Folge, daß die Anschlußsuchende Bahn, wenn ihr Verkehr, per Wagenachsen berechnet, geringer ist, als derjenige der Hauptbahn, bei einer Reihe von Ausgaben ganz wesentlich weniger zahlen müsse, als wenn sie die betreffenden Einrichtungen selbst hätte erstellen müssen; denn eine Reihe von Faktoren, die bei der Berechnung der Vergütung in Betracht kommen, seien von dem größern oder kleinern Verkehr ganz oder wenigstens bis zu einem gewissen Grade unabhängig; jede Station müsse, ganz abgesehen von dem etwas größern oder geringern Verkehr, einen gewissen Umfang haben (Stationsgebäude, Güterschuppen, Geleise, Stationsplatz, Aborte u. s. w.); auf der Station müssen eine Reihe technischer Einrichtungen, z. B. Signallvorrichtung, Krane, Rampen u. s. w., getroffen werden, die die Hauptbahn zu erstellen habe, ob eine Anschlußbahn existiere oder nicht, die aber auch von der Anschlußbahn getroffen werden müßten, wenn die Hauptbahn ihr diese Leistung nicht abnehmen

würde. So sei es auch mit einer Reihe von Verwaltungskosten (Beleuchtung, Heizung, Reinigung u. s. w.) Für alle diese Ausgaben, welche für die eine wie für die andere Bahn gleich notwendig und unabweisbar seien, repräsentiere die hälftige Teilung die angemessene Entschädigung im Sinne des citierten Art. 30, indem diese letztere als ein billiges Äquivalent für die Leistung, welche die Hauptbahn der Anschlußbahn abnehme, aufzufassen sei. Das von der Beklagten vorgeschlagene System unterscheide daher zwischen:

a. Ausgaben, welche von der Achsenzahl unabhängig sind, weil sie unter allen Umständen, wie für die Hauptbahn, so auch für die Anschlußbahn nötig sind, und

b. Ausgaben, die von dem Umfang des Verkehrs, beziehungsweise von der Anzahl der Wagenachsen, abhängig sind.

Zu den erstern gehöre bei kleinern Stationen, wie Gohau, die Verzinsung des Anlagekapitals und ein Teil der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, zu den letztern der Unterhalt des Oberbaues und der andere Teil der Verwaltungskosten, „jener nach Wagenachsen, dieser nach dem Verkehr.“ Bei der erstgenannten Kategorie werde hälftige Teilung, bei der zweiten Verteilung nach dem Verkehr, beziehungsweise nach Wagenachsen, mit Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen Lokal- und Transitachsen postuliert. Es sei nämlich ohne weiters klar, daß die bloß durchgehenden Achsen die Stationsanlage und das Personal teilweise gar nicht, jedenfalls in einem ungleich geringern Maße in Anspruch nehmen, als die dort bleibenden und von dort abgehenden Achsen. Bei kleinern Stationen nehmen die durchgehenden Achsen nur einen verschwindend kleinen Teil der Stationsanlagen und des Personals in Anspruch. Die von der Klägerin angeführten Beispiele, wo für die Repartition das Wagenachsensystem ohne Einschränkung angewendet worden, seien hier nicht maßgebend; übrigens sei dasselbe einer Reihe von andern Fällen nicht zu Grunde gelegt.

D. In Replik und Duplik beharrten die Parteien beidseitig auf ihren in Klage und Antwort ausgeführten Standpunkten, und stützten ihre Anträge auf Repartition zu 13, beziehungsweise zu 40 % zu Lasten der Anschlußbahn durch eine Reihe weiterer Berechnungen.

E. Am 19. September 1892 nahm der Instruktionsrichter einen Augenschein vor, wobei er die Vorschläge der Parteien bezüglich Wahl der Experten und der an dieselben zu stellenden Fragen entgegen nahm. Über die Benutzung des Bahnhofes wurde der Stationsvorstand von Gohau einvernommen. An die Experten wurden sodann folgende Fragen gestellt:

Fragen der Nordostbahngesellschaft:

1. Ist eine arithmetisch genaue und zutreffende Berechnung dessen, was die mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin bezahlen soll, in allen Fällen und speziell auch mit Bezug auf die Station Gohau nicht darin zu finden, daß man die Zählung der Wagenachsen zur Basis nimmt, indem dieses System einer billigen Würdigung des Nutzens, welchen die gemeinsam benutzte Anlage bietet, das heißt der Leistungen, welche die Stammbahn prägt, und des Maßes, in welchem sie in Anspruch genommen wird, entspricht?

2. Ist das Prinzip der Repartition der Gemeinschaftskosten (Verzinsung der Anlagekapitalien, Unterhaltungskosten und Kosten des Betriebspersonals) der Station Gohau nicht, unter den gegebenen Verhältnissen, gerechtfertigt und richtig?

Fragen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen:

1. Halten die Experten nicht eine Unterscheidung zwischen solchen Ausgaben, welche von der Achsenzahl unabhängig, weil für die Stamm- und Anschlußbahn gleich notwendig sind und solchen Ausgaben, welche vom Umfange des Verkehrs abhängig sind, als durchaus gerechtfertigt?

2. Erscheint nicht eine Repartition der Gemeinschaftskosten, zufolge welcher die erstgenannte Kostenkategorie hälftig, die zweite dagegen nach Maßgabe des Verkehrs geteilt wird, als den Verhältnissen angemessen?

3. Ist es nicht durchaus geboten, bei Verteilung der Auslagen grundsätzlich zwischen Loko- und Transitachsen zu unterscheiden und die letztern nur soweit in Berechnung zu ziehen, als der Transitverkehr diese Auslagen verursacht, beziehungsweise mitverursacht?

4. Müssen die Experten daher nicht auf Grund der sub 1—3 erörterten Prinzipien einerseits und der (eventuell nachzuprüfenden) statistischen Frequenz- und Kostenausweise andererseits die Richtigkeit der von der Beklagten sub VI der Antwort aufgestellten Rechnungen mit dem Resultate einer Repartition von 40% : 60% anerkennen?

5. Ist nicht eventuell, falls grundsätzlich das Wagenachsensystem als maßgebend anerkannt werden sollte, auch hier ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Loko- und Transitaachsen im Sinne von Frage 3 zu machen?

6. Müssen die Experten daher nicht eventuell auf Basis eines so modifizierten Wagenachsensystems einerseits und den (eventuell nachzuprüfenden) statistischen Frequenz- und Kostenausweisen andererseits die Richtigkeit der von der Beklagten sub VII der Antwort aufgestellten Rechnungen mit dem Resultate einer Repartition im Verhältnis von $\frac{1}{3}$: $\frac{2}{3}$ anerkennen?

Das Majoritätsgutachten der Herren Direktor Schneider und Oberregierungsrat Stutz in Karlsruhe beantwortet die beiden Fragen der Nordostbahn mit Nein, indem es ausführt, eine arithmetisch genaue und in allen Fällen zutreffende Art der Berechnung des Anteils, den die mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin zu vergüten habe, gebe es überhaupt nicht, und es könne daher die Festsetzung der Kostenverteilung auch nicht allgemein nach einer bestimmten Regel oder Formel stattfinden. Bei der Frage, in wie weit das Wagenachsensystem im vorliegenden Falle anwendbar sei, müsse berücksichtigt werden, daß die zu verteilenden Gemeinschaftskosten nach der Natur ihrer Entstehung in folgende drei Hauptgruppen zerfallen:

1. Verzinsung des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich benutzten Bahnhofsanlagen.

2. Unterhaltungskosten für diese Anlagen.

3. Betriebskosten (persönlicher und sachlicher Aufwand).

Die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals eines Gemeinschaftsbahnhofes richten sich nicht genau nach dem darauf verkehrenden Verkehr; zu jedem größeren Geschäftsbetriebe, also auch zu einem solchen in einem Gemeinschaftsbahnhofe, seien zunächst gewisse bauliche Einrichtungen notwendig, die vorhanden sein

müssen, ob sich der Betrieb bis zu einem bestimmten Maße größer oder kleiner gestalte; soweit nun diese Kosten gleich bleiben, ob der Verkehr der einzelnen Bahn ein größerer oder kleinerer sei, müssen sie von den beteiligten Bahnen gleichteilig getragen werden. Die Station Gohau wäre aller Wahrscheinlichkeit nach auf gemeinschaftliche Kosten erstellt worden, wenn beide Bahnen gleichzeitig für Errichtung einer Station daselbst zu sorgen gehabt hätten, indem der Verkehr beider Bahnen (unter billiger Berücksichtigung des die gemeinschaftlichen Bahnhofsanlagen nur in untergeordneter Weise in Anspruch nehmenden Transitverkehrs der Vereinigten Schweizerbahnen) fast als gleichwertig betrachtet werden müsse. Sonach rechtfertige sich die hälftige Anteilnahme der Nordostbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals. Was dagegen die Verteilung der Unterhalts- und Betriebskosten betreffe, so können sich die Experten mit dem Prinzip des sogenannten Wagenachsensystems, vorbehaltlich der Frage der Wertung der Transitaachsen, einverstanden erklären. Auf Grund dieser Erörterung bejahen die Experten die beiden ersten von den Vereinigten Schweizerbahnen gestellten Fragen und statuierten auch einen grundsätzlichen Unterschied in der Behandlung der Lokal- und Transitaachsen, indem besonders bei Stationen vom Umfange derjenigen von Gohau der Transitverkehr in der Hauptsache nur an den Kosten der Unterhaltung und Beleuchtung des durchgehenden Geleises und der zugehörigen Anlagen (Weichen, Perron u.) und an den Kosten des mit Bedienung der daran liegenden Weichen und Signale betrauten Signal- und der Fahrdienstbeamten Teil nehme. Immerhin könne der Transitverkehr auch in diesem Falle noch weitere Kosten verursachen, weil die durchgehenden Wagen nicht immer derart in die Züge einrangiert seien, daß sie von jedem Stationsmanöver ausgeschlossen bleiben. Bezüglich der Frage, zu welcher Quote der Anteil der Nordostbahn zu bemessen sei, erklärt das Majoritätsgutachten, es sei gar nicht möglich, eine Berechnung genau so speziell aufzustellen, wie die Beklagte es versucht hat. Es pflichtet jedoch dem eventuellen Antrag der Vereinigten Schweizerbahnen, die Nordostbahn für die Mitbenutzung der Station Gohau mit einem Drittel der sämtlichen Kosten zu belasten, auf Grund folgender Berechnung bei:

„1. Die fünfprozentigen Zinse aus dem Anlagekapital der Gemeinschaftsstation Gofau betragen 11,700 Fr.; sie eignen sich zur hälftigen Teilung, daher zu Lasten der Nordostbahn: 5850 Fr.

2. Die Unterhaltungskosten für sämtliche Gebäude und Anlagen betragen Fr. 6,400
Die Betriebskosten „ 21,000

Zusammen . Fr. 27,400

Dieser Aufwand möchte im Verhältnis des Verkehrsumfanges verteilt werden; nun betrug der Wagenachsenverkehr nach der den Akten beiliegenden Darstellung (Klagebeilage 32)

	Für Vereinigte Schweizerbahnen. Nordostbahn.	
	Vokalachsen 27,206	33,756
Dazu $\frac{1}{3}$ der 196,457	Transitachsen 65,486	—
	Zusammen 92,692	33,756
	oder rund 93,000	34,000
	127,000	

Bei Teilung des hieher gehörigen Aufwandes von 27,400 Fr. im Verhältnis von 127:34 ergibt sich also für die Nordostbahn ein Treffnis von Fr. 7,335

Nach 1 und 2 würde demnach an den Gesamtkosten der Station Gofau mit 11,700 + 27,400 = 39,100 Fr. (Verzinsung, Unterhaltungs- und Betriebskosten) die Nordostbahn Fr. 13,185 das ist rund einen Drittel, zu bezahlen haben.“

Die Experten erklären, daß diese Rechnung nicht auf mathematisch genauer, in keiner Beziehung ansehbare Grundlage beruhe; ihre Absicht sei nicht gewesen, eine solche Rechnung aufzustellen, die alle einzelnen Ausgabepositionen auseinanderhält und bei jeder zu eruiiren sucht, wie viel davon auf jede der beiden Verwaltungen entfallen möchte, weil sie das für unmöglich erachteten und davon ausgingen, daß man in so komplizierten Verhältnissen, wie es die eines Gemeinschaftsbahnhofes sind, sich nicht an einzelne Positionen anklammern dürfe.

Auch das Minderheitsgutachten des Herrn Dr. J. J. Bischer in Basel spricht sich dahin aus, daß eine absolut genaue und zutreffende Berechnung dessen, was eine mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin bezahlen soll, nicht möglich sei, hält aber das Wagenachsendsystem für das relativ beste Mittel zur gegenseitigen Abrechnung, indem es die Kosten zwar nicht arithmetisch genau, aber doch annähernd richtig verteile, vorausgesetzt, daß man in einer Art und Weise, welche den besondern Verhältnissen des betreffenden Bahnhofes entspricht, zwischen Transitachsen und Vokalachsen unterscheide. Bei der Verzinsung des Anlagekapitals hievon eine Ausnahme zu machen, rechtfertige sich nicht; denn offenbar dürfe bei der Entschädigung nur in Betracht fallen der ökonomische Schaden, welcher einer Bahnunternehmung durch die Mitbenutzung einer Station von Seiten einer andern entsteht, und dieser bestehe ausschließlich in der Vermehrung der Unterhaltungs- und Betriebskosten und in einer Beschränkung des Verfügungsrechtes über die Station, welche sich beide nach dem Verhältnis richten, in welchem die Station durch die neu einmündende Bahn in Anspruch genommen wird. Das Majoritätsgutachten habe mit Unrecht den Verkehr der beiden Bahnen auf der Station Gofau fast als gleichwertig bezeichnet, und auch bei der Wertung der Transitachsen im Verhältnis von einem Drittel habe dasselbe den Anteil der Vereinigten Schweizerbahnen zu niedrig gegriffen; nichtsdestoweniger schließt sich das Minderheitsgutachten der Ansicht an, daß die Unterhaltungs- und Betriebskosten mit zwei Drittel auf die Vereinigten Schweizerbahnen und mit einem Drittel auf die Nordostbahn zu verlegen seien, glaubt aber um so mehr daran festhalten zu müssen, daß dieses gleiche Verhältnis auch für die Verteilung der Zinslast angenommen werde.

F. Die Klägerin erklärte mit Eingabe vom 8. Juni 1893, daß sie, nachdem die Experten, wenn auch aus ganz verschiedenen Gründen, zu demselben Resultate gelangt seien, von einem Begehren um Ergänzung der Gutachten oder um Einholung eines Obergutachtens Umgang nehme, wahrte sich aber ausdrücklich das Recht, sich über die Tragweite des Art. 30 des Eisenbahngesetzes und die daraus sich für den vorliegenden Fall ergebenden Konsequenzen bei der Hauptverhandlung auszusprechen und einige

affenwidrige Annahmen des Mehrheitsgutachtens richtig zu stellen.

Die Beklagte erklärte gleichfalls, unter Wahrung des im Schriftenwechsel eingenommenen Standpunktes und im besondern auch ihrer Berechnungen über die Beteiligung der Transitachsen, die Annahme des Resultates des Mehrheitsgutachtens im Sinne ihres eventuell gestellten Antwortschlusses.

G. In der heutigen Verhandlung hielt die Klägerin an ihren Ausführungen fest; die Beklagte hielt nur noch ihren eventuellen Antwortschluß aufrecht, in dem Sinne, daß der Klägerin ein Drittel der Gesamtkosten überbunden werde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

Die Parteien streiten sich grundsätzlich darüber, ob der Berechnung der Anteilsquote der Klägerin für die Mitbenutzung des Bahnhofes Gößau das von derselben proponierte Wagenachsensystem zu Grunde zu legen, und ob bei der Bemessung des Unterschiedes, in welchem die beidseitige Benutzung stattfindet, ein Unterschied zwischen Transit- und Lokalverkehr zu machen sei. Auf Antrag der Parteien wurden diese Fragen dem Gutachten dreier Experten unterstellt, und es ist gegenüber ihrem Befunde von keiner Seite ein Antrag auf Ergänzung oder auf Anordnung einer Oberexpertise gestellt worden; so weit also die Ansichten der Sachverständigen sich decken, sind dieselben vom Gerichte einfach zu acceptieren. Dies ist insoweit der Fall, als sowohl das Mehrheitsgutachten der Herren Schneider und Stutz, als das Minderheitsgutachten des Herrn Dr. J. J. Vischer das Wagenachsensystem als das relativ beste Mittel zur Festsetzung des Antheiles an den Unterhalts- und Betriebskosten erklärt und als beide Expertisen einen Unterschied in der Wertung des Transitverkehrs gegenüber demjenigen des Lokalverkehrs statuieren. Eine Differenz dagegen besteht bezüglich der Anteilsquote der Anschlußbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals. Hier will das Mehrheitsgutachten einfach hälftige Teilung eintreten lassen, während das Minderheitsgutachten auch da das Verkehrsverhältnis als maßgebend erklärt und nach dem Wagenachsensystem den Anteil der Klägerin auf einen Drittel ansetzt. Diese Differenz beruht auf einer verschiedenen Auffassung der Experten darüber, was unter der in Art. 30 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen „angemessenen

Entschädigung“ zu verstehen sei. Das Majoritätsgutachten faßt dieselbe auf als Äquivalent für den der Anschlußbahn gewährten Anteil an den von der Hauptbahn erstellten Anlagen und Lokalen; das Minderheitsgutachten dagegen hält dafür, darunter sei nur der Ersatz des ökonomischen Schadens, welcher der Hauptbahnunternehmung durch die Mitbenutzung einer Station von Seite einer andern entsteht, verstanden. Diese Interpretationsfrage ist, weil rein rechtlicher Natur, ausschließlich Sache des Gerichtes. Sie findet ihre Lösung in der Feststellung des Rechtsverhältnisses, welches die Anschlußbahn durch die Mitbenutzung der Anschlußstation gegenüber der Hauptbahn eingeht. Die Parteien haben die Natur desselben verschieden qualifiziert. Während die Klägerin, in Anlehnung an die bundesrätliche Botschaft zum Art. 30 des Eisenbahngesetzes, hier eine Expropriation annimmt, faßt es die Beklagte als eine Art Rechtsgemeinschaft bezüglich der mitbenutzten Objekte auf. Es treffen aber diese Qualifikationen nicht zu. Art. 30 cit. verpflichtet die Hauptbahn, einen Eingriff in ihr Eigentumsrecht von Seiten der Anschlußbahn zu gestatten, indem diese letztere zur Benutzung der Stationsanlagen der Hauptbahn berechtigt wird, und im Zusammenhang damit nach dem oben citierten Entscheid des Bundesrates vom 27. Oktober 1891 auch befugt ist, das Personal für ihren Dienst auf dieser Station in Anspruch zu nehmen. Insoweit also hier eine zwangsweise Mitbenutzung fremden Eigentums gegen Entgelt stattfindet, ist allerdings ein der Expropriation ähnliches Verhältnis vorhanden; ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, daß hier kein dingliches Recht an fremder Sache erworben wird. Es liegt vielmehr ein pachtähnliches Verhältnis vor, zu dessen Bestellung ein gesetzlicher Kontrahierungszwang besteht, unter gerichtlicher Fixierung des Quasipachtzinses im Falle, wo eine Verständigung der Parteien nicht zu Stande kommt. Dieses Rechtsverhältnis ist analog demjenigen, welches Art. 1 Abs. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindungsgeleise vom 19. Dezember 1874 konstituiert. Das von der Anschlußbahn zu leistende Entgelt soll somit ein Äquivalent für das Recht der Mitbenutzung sein. Hieraus folgt einerseits, daß dasselbe nicht einfach danach bemessen werden kann, was die Anschlußbahn aufwenden müßte, wenn sie Miteigen-

tümerin der mitbenutzten Anlagen wäre, und andererseits, daß es auch nicht bloß im Ersatz der Mehrauslagen, welche der Hauptbahn durch den Anschluß erwachsen, bestehen darf, denn sonst würde die Anschlußbahn die ihr zur Verfügung gestellten Einrichtungen, soweit nicht eine Abnutzung eintritt, oder besondere Bedienung erforderlich ist, unentgeltlich benutzen. Als allgemeine Regel für die Ausmessung des Entgeltes wird vielmehr gelten müssen, daß die Anschlußbahn der Hauptbahn denjenigen Betrag zu zahlen habe, der bei freier Konkurrenz für ihre Inanspruchnahme unter den konkreten Verhältnissen voraussichtlich jedenfalls gefordert würde. Mit Bezug auf die Partizipation an den Unterhaltungs- und Betriebskosten ist diese Frage bereits durch die Wagenachsen-systems gelöst. Dagegen wird sich allerdings der Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitals nicht einfach nach dem Verhältnis des Verkehrs auf der betreffenden Station zu richten haben, und wenn auch nach dieser Ausführung das Prinzip der hälftigen Teilung dieser Lasten ebenfalls nicht adoptiert werden kann, so ist doch dem Umstand, daß die Anschlußbahn auf der Station der Hauptbahn über eine Reihe von Einrichtungen verfügen kann, die sie, unabhängig von dem Verkehr und den dazugehörigen Einnahmen, so wie so hätte erstellen müssen, in billiger Weise Rechnung zu tragen. In Fällen, wo der Verkehr der Anschlußbahn wesentlich geringer ist, als derjenige der Hauptbahn, rechtfertigt sich daher, aus diesem Grunde zu der nach dem Verkehrsverhältnis berechneten Anteilsquote einen Zuschlag zu Gunsten der Hauptbahn zu machen. In casu ergibt sich nach der Berechnung des Majoritätsgutachtens, welcher das Minderheitsgutachten nicht widerspricht, daß der in Betracht kommende Verkehr der Nordostbahn circa 27 % des Gesamtverkehrs ausmacht. In diesem Verhältnis hätte die Klägerin unter ausschließlicher Anwendung des Wagenachsen-systems die Beklagte zu entschädigen; da jedoch für den Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitals ein angemessener Zuschlag gemacht werden muß, so rechtfertigt es sich, den Gesamtanteil an den Kosten der Anschlußstation im Verhältnis von 30 % zu Lasten der Klägerin, zu 70 % zu Lasten der Beklagten festzusetzen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Der von der Nordostbahn zu tragende Anteil für die Mitbenutzung der Station Gösau, d. h. also an das zu 5 % zu verzinsende Anlagekapital für die von den Litiganten gemeinschaftlich benutzten Bestandteile der Station Gösau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an die Unterhaltskosten für diese gemeinsam benutzten Objekte und an die Kosten der Beforgung des Dienstes auf dieser Station, wird auf 30 % (dreißig Prozent) festgesetzt.

II. Organisation der Bundesrechtspflege. Organisation judiciaire fédérale.

119. Urteil vom 20. Oktober 1893 in Sachen
Schüz gegen Künzli.

A. Kläger Schüz hat vor den kantonalen Gerichten folgende Rechtsbegehren gestellt:

1. Es sei zu erkennen, der Kläger sei mit seiner Forderung von zusammen 2241 Fr. 05 Cts. gestützt auf den Kredit- und Bürgschaftsbrief vom 7. und 10. Februar 1874 und Cession vom 17. September 1877 bei der Verteilung des Erlöses aus der Pfändung für Gruppe Nr. 50 des Betreibungsamtes Arwangen gegen Theodor Geiser von Langenthal in Zürich, anstatt in Klasse V, in der besondern Rangklasse zwischen Klasse IV und V und zwar im Rang nach dem Datum vom 7. und 10. Februar 1874 anzuweisen und es sei der bezüglichliche Kollokationsplan vom 25. Februar 1893 in diesem Sinne abzuändern.
2. Eventuell für den Fall der Abweisung des Rechtsbegehrens Nr. 1: Es sei der Beklagte Johann Gottfried Künzli mit seiner in der besondern Rangklasse zwischen Klasse IV und V bei der Verteilung des Erlöses aus der Pfändung für Gruppe Nr. 50 des Betreibungsamtes Arwangen gegen Theodor Geiser von Langenthal in Zürich angewiesenen Forderung von 3613 Fr.