

BGE 11 I 220

Bundesgericht (BGE), 1885-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_11_I_220

FR: ATF 11 I 220

IT: DTF 11 I 220

Volltext

37. Urtheil vom 29. Mai 1885 in Sachen Centralbahn gegen Bund. A. Am 6. Oktober 1883 faßte der schweizerische Bundesrath, in Abänderung des von der Schweizerischen Centralbahngesellschaft vorgelegten Fahrplanprojectes für den Winterdienst 1883/1884, den Beschluß: „Die Schweizerische Centralbahn wird verpflichtet, „den sogenannten Gotthardtagesschnellzug auch während der Dauer „der Winterfahrordnung getrennt, mit Abgang frühestens um 7²⁵ Morgens von Basel nach Olten zu führen. Dabei bleibt „ihr freigestellt, den Gegenzug am Abend getrennt oder vereint „mit dem Schnellzug ab Bern von Olten nach Basel zu führen.“ Diesem Beschlusse lag ein Vortrag des Post- und Eisenbahn- departementes zu Grunde, in welchem wesentlich ausgeführt wurde: Der Gotthardtagesschnellzug habe bekanntlich in Basel die wichtigsten internationalen Verbindungen von London (via Laon=Delle) an Basel 6^o Morgens Paris (via Mülhausen) Brüssel (Ostende) via Straßburg „, Berlin (Frankfurt) Karlsruhe 555 (badischer Bahnhof. Werde, wie dies im Winter 1882/1883 geschehen sei und wie die Schweizerische Centralbahn wiederum beabsichtige, der Gott- hardtagesschnellzug mit dem Schnellzug nach Bern vereinigt, so müsse die Abfahrt von Basel nach Olten um 7 Uhr Morgens stattfinden und es könne diese Abfahrtszeit (wegen der Anschlüsse nach der Westschweiz) auch in Verspätungsfällen der ausländi- schen Anschlußzüge nicht hinausgeschoben werden. Es sei nun einleuchtend, daß bei dieser Sachlage die direkte Verbindung von Paris (via Mühlhausen) und von Brüssel=Ostende nach dem Gotthard nicht gesichert sei, da bei einer Betriebsstrecke von über 700 Kilometern eine Verspätung von 25 Minuten ge- nüge, um den Anschluß zu brechen. So habe denn auch zum Beispiel der Elsäßer Zug Nr. 2 (welcher den direkten Zug [Brüssel] Ostende=Basel und von 1883 an auch den direkten Zug Paris=Mülhausen=Basel führe) im Monat November 1882 den Anschluß an den Gotthardschnellzug nicht weniger als 11 Mal verfehlt. Das habe zur Folge, daß die Reisenden und Transit- postsendungen nach Italien und weiter bis zum Nachtzuge, also mehr als 12 Stunden, in Basel aufgehalten werden. Der frag- liche Elsäßer=Zug bringe aber auch jeweilen Samstags die nie- derländisch=indische Post, welche mit dem Gotthardtagesschnellzug weiter befördert werden sollte. Für diese Post bedeute das Ver- XI — 1885

fehlen des Anschlusses in Basel nicht nur eine Verspätung von 12 Stunden, sondern eine solche von 8 Tagen, da wöchentlich nur ein Abgang von Brindisi bzw. Neapel nach Niederländisch- Indien bestehe. Letzten Winter habe sich die Postverwaltung damit beholfen, daß bei Anschlußbrüchen ein Extrazug mit der indischen Post dem Gotthardtagesschnellzuge nachgeführt worden sei. Die bezüglichen Kosten seien zwar von der niederländischen Postverwaltung gedeckt worden, allein es stehe nun zu befürch- ten, daß bei fortgesetzter Unsicherheit des Anschlusses in Basel der Kredit der Gotthardroute als internationale Transitlinie zu leiden habe und daß die niederländische Postverwaltung aus die- sem Umstände Veranlassung nehmen könnte, die neue Transit- linie durch den

Gotthard zu verlassen und auf den alten Be-ⁿförderungsweg via Mont=Cenis zurückzukehren. Dies wäre nicht nur vom postalischen Gesichtspunkte aus, sondern auch mit Rück-ⁿsicht auf den Kredit der Gotthardroute als internationaler Schienenweg überhaupt tief zu beklagen und wäre namentlich sehr bedenklich im Augenblicke, wo begründete Hoffnungen auf Gewinnung der britisch=indischen Ueberlandpost und damit eines großen Theiles des Weltverkehrs für die Gotthardroute vor-ⁿhanden seien. Demnach erscheine, zur Sicherung der internatio-ⁿalen Verbindungen, als nothwendig, den Gotthardtagesschnell-ⁿzug auch während des Winterdienstes, wie dies im Sommer geschehe, von Basel nach Olten getrennt zu führen; geschehe dies, so könne nicht nur die regelmäßige Abfahrt dieses Zuges von 7 Uhr auf 7²⁵ Morgens hinausgerückt, sondern es könne in Verspätungsfällen der ausländischen Verbindungen überdies in Basel eine Wartezeit bis auf eine Stunde zugestanden wer-ⁿden. Die Centralbahnverwaltung stelle sich auf den Stand-ⁿpunkt, daß während des Winterdienstes der Verkehr nicht ge-ⁿügend sei, um die Führung von Doppelzügen zwischen Basel und Olten zu rechtfertigen und daß, wenn diese Züge im In-ⁿteresse der Postverwaltung ausgeführt werden sollen, die letztere auch für die entsprechenden Mehrkosten aufzukommen habe. Es dürfte indeß der Nachweis zur Genüge erbracht sein, daß es sich hier nicht nur um die Interessen der Postverwaltung, son-ⁿdern um solche des allgemeinen Verkehrs überhaupt handle. B. Nach Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses vom 6. Ok-ⁿtober 1883 erklärte die Schweizerische Centralbahn durch Zu-ⁿschrift vom 9. Oktober 1883, daß sie sich demselben unterziehe und demnach Auftrag erteilt habe, den verlangten Doppelzug (3 neben 3 a) in ihren Winterfahrplan einzusetzen. Dadurch werde zugleich die Ausführung eines Gegenzuges (10) für den Rücktransport des Personals und Materials bedingt, welcher aus betriebstechnischen Gründen nicht mit einem andern fahr-ⁿplanmäßigen Zuge vereinigt werden könne, sondern getrennt ausgeführt werden müsse. Für diese Mehrleistung, zu welcher sich die Schweizerische Centralbahn an der Hand der einschlä-ⁿgigen Konzessionen und Gesetzesbestimmungen nur gegen ange-ⁿmessene Entschädigung als pflichtig erachten könne, werde sie dem Bundesrathe monatlich Rechnung stellen. Der Bundesrath bestritt mit Zuschrift vom 12. Oktober 1883, daß die der Schwei-ⁿzerischen Centralbahn durch seinen Beschluß vom 6. Oktober 1883 auferlegten Leistungen solche seien, welche ihr billigerweise nicht allein zugemuthet werden können. Als ihm daher die Schwei-ⁿzerische Centralbahn am 5. Dezember 1883 Rechnung für die Ausführung des Schnellzuges Nr. 3 und des dadurch bedingten Gegenzuges Nr. 10 für die Zeit vom 15. Oktober bis Ende November 1883 im Betrage von 5489 Fr. 60 Cts. stellte, lehnte der Bundesrath die Anerkennung dieser Rechnung mit Schreiben vom 17. Dezember 1883 ab. C. Die Schweizerische Centralbahngesellschaft trat infolge dessen beim Bundesgerichte klagend auf. In ihrer Klageschrift vom 18. Januar 1884 stellt sie das Begehren: Es sei die schwei-ⁿzerische Eidgenossenschaft zu verhalten, der Schweizerischen Cen-ⁿtralbahngesellschaft auf monatliche Rechnungsstellung hin für Ausführung der Doppelzüge Nr. 3 und Nr. 10 Basel=Olten und Olten=Basel per Tag 116 Fr. 80 Cts. oder per Zugs-ⁿkilometer 146 Fr. sammt Zins zu 5 % jeweilen von Ende des Rechnungsmonates bis zur Zahlung, vom 15. Oktober 1883 an auf so lange zu vergüten, als der schweizerische Bundesrath die Centralbahn für die Dauer der Winterfahrplanperiode zur Ausführung dieser Züge anhält, unter Kostenfolge. Die zur Be-ⁿgründung dieses Begehrens angebrachten Argumente lassen der Hauptsache nach folgendermaßen zusammenfassen: Nach den für die Bahnstrecke Basel=Olten geltenden Konzessionen (des Kantons Baselstadt vom 10. November 1852, des Kantons Basellandschaft vom 6. Dezember gleichen Jahres und des Kan-ⁿtons

Solothurn vom 17. Dezember 1852) sei die Centralbahn-gesellschaft nur verpflichtet, „eine täglich wenigstens zweimalige „Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämmtlichen „Endpunkten der Bahn zu unterhalten.“ Dieser Verpflichtung sei durch das Fahrplanprojekt der Schweizerischen Centralbahn, welches der Bundesrath durch sein Begehren um Einschlebung des Doppelzuges modifizirt habe, mehr als genügt gewesen. Ebenso habe das erwähnte Fahrplanprojekt den Anforderungen des Art. 33 des Eisenbahngesetzes vom 22. Dezember 1872 entsprochen und zwar sogar dann, wenn man annehme, diese Gesetzesbestimmung lege den Eisenbahngesellschaften Lasten auf welche über ihre konzessionsmäßigen Verpflichtungen hinausgehen Nach Art. 33 cit. seien die Bahnen verpflichtet, „die für den „durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender „Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahr- „geschwindigkeit einzuführen. Vergleiche man nun die Ankunfts- und Abgangszeiten der Züge der Anschlußbahnen in Basel und Olten, so ergebe sich deutlich, daß der von der Schweizerischen Centralbahn projektirte einfache Zug Basel=Olten und umkehrt mit Abgangszeit in Basel um 7 Uhr Morgens und in Olten um 6½ Abends vollkommen genügt hätte, um ineinandergreifende Fahrtenpläne herzustellen und den durchgehenden Verkehr zu bewältigen. Der Bundesrath sei denn auch zu seiner Schlußnahme vom 6. Oktober 1883 in Wahrheit lediglich durch postalische Interessen veranlaßt worden. Wegen stark verspäteten Eintreffens des Ostendezuges der Elsaß=Lothringer Bahnen sei einige Male der Anschluß an den Zug 3 in Basel verfehlt worden und die holländisch=indische Post habe daher dem Gotthard-schnellzuge durch Extrazug nachgeführt werden müssen; bloß um diesem, zudem durch Zugverspätungen fremder Bahnen und nicht der Schweizerischen Centralbahn verursachten, Uebelstände abzuhelpen, habe der Bundesrath die Schweizerische Centralbahn zu Führung eines sonst ganz überflüssigen, durch die Verkehrsbedürfnisse nicht geforderten Doppelzuges angehalten und zwar zu alltäglicher Ausführung dieses Zuges, während doch die niederländisch=indische Post wöchentlich nur einmal eintreffe. Das Intervall von 20 Minuten zwischen der fahrplanmäßigen Ankunft des Ostendezuges in Basel und dem Abgange des von der Schweizerischen Centralbahn projektirten einfachen Zuges Nr. 3 wäre an sich völlig genügend gewesen, um einen ununterbrochenen durchgehenden Verkehr herzustellen. Die Verfügung des Bundesrathes sei somit sowohl nach den Konzessionen als nach dem Gesetze eine unberechtigte gewesen und der Bundesfiskus der Schweizerischen Centralbahn daher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen und nach Art. 33 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 für den ihr aus deren Ausführung entstandenen Schaden ersatzpflichtig, wofür auf die Rechtsschriften in Sachen der Suisse Occidentale gegen die schweizerische Eidgenossenschaft betreffend den vierten Zug der Broyethalbahn vom Jahre 1877/1878 und die in dieser Sache erstatteten Rechtsgutachten der Professoren Carrard, Heusler und Hilty verwiesen werde. In den Klage-thatsachen liege bereits der Nachweis, daß irgendwelche Nöthigung, die Schweizerische Centralbahn zur Ausführung des Doppelzuges zu zwingen, nicht vorgelegen habe und daß ihr daher „billigerweise“ dessen Kosten überhaupt nicht zugemuthet werden können. Was die Höhe des Entschädigungsbetrages anbelange, so sei zunächst zu bemerken, daß die vom Bundesrathe verlangte doppelte Führung des Schnellzuges Nr. 3 aus betriebstechnischen Gründen dazu führen müssen, auch den Gegenzug 10 doppelt zu führen. Im Uebrigen feien der Berechnung die Kosten zu Grunde zu legen, welche der Centralbahn für Ausführung ihrer Züge per Zugskilometer effektiv erwachsen. Demnach gelange man, wie des Näheren ausgeführt wird, zu der im Petite geforderten Summe. D. Der schweizerische Bundesrath trägt in seiner Vernehmung

darauf an: Die Schweizerische Centralbahngesellschaft sei mit ihrem Klagsbegehren abzuweisen unter Kostenfolge, indem er im Wesentlichen ausführte: Die Konzessionsbestimmung, daß wenigstens zwei Personenzüge in jeder Richtung ausgeführt werden müssen, habe nicht den ihr von der Schweizerischen Central-

bahn beigelegten Sinn; sie bestimme nur ein Minimum der Zugszahl, unter welches unter keinen Umständen hinuntergegangen werden dürfe; dagegen beschränke sich die konzessionsmäßige Verpflichtung der Schweizerischen Centralbahn nicht hierauf, dieselbe richte sich vielmehr nach den jeweiligen wirklich vorliegenden Verkehrsbedürfnissen. Wenn daher die Schweizerische Centralbahn den letztern nicht aus eigenem Antriebe und im eigenen Interesse genüge, so sei der Staat, selbst nach den Konzessionen, berechtigt, sie dazu anzuhalten. Wenn übrigens auch für die Centralbahn durch die Konzessionen das wohlerworbene Recht begründet worden wäre, nicht mehr als eine bestimmte Maximalzahl von Zügen zirkuliren zu lassen, so müßten doch die Bestimmungen der Konzession den Vorschriften der seitherigen Gesetzgebung, d. h. des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, weichen; soweit letzteres mit seinen Anforderungen über den Rahmen der bisherigen Konzessionen hinausgehe, seien letztere eben beseitigt. Dies folge mit Nothwendigkeit aus der Stellung des Gesetzgebers und aus dem Zusammenhange des Gesetzes vom 23. Dezember 1872. Es müsse sich daher fragen, ob die Verfügung des Bundesrathes nach dem Gesetze eine gerechtfertigte gewesen sei. Dies sei zu bejahen; denn das Fahrplanprojekt der Centralbahn habe keineswegs, wie Art. 33 des Gesetzes verlange, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nothwendigen Personenzüge vorgesehen. Auf dem Papier zwar haben die Fahrtenpläne wohl ineinander gegriffen, aber damit allein sei es nicht gethan. Die Fahrtenpläne müssen so eingerichtet sein, daß sie auch in Wirklichkeit regelmäßig innegehalten werden können und daß nicht jeden Augenblick Korrespondenzbrüche eintreten. Dem habe das Fahrplanprojekt der Centralbahn für den Winter 1883/1884, wie die im vorhergehenden Winter 1882/1883 gemachten Erfahrungen gezeigt haben, in keiner Weise entsprochen. Der Elsässer Schnellzug Nr. 2, welcher die internationalen Züge (London) Ostende=Brüssel=Straßburg=Mülhausen und Paris=Mülhausen aufnehme, habe fahrplanmäßig um 6^{Uhr} in Basel eintreffen sollen, während der vereinigte Centralbahnzug Nr. 3 nach dem Entwurfe der Centralbahn um 7 Uhr Morgens und zwar ohne Zugeständniß einer Halte- oder Wartefrist, in Basel habe abgefertigt werden sollen. Da Basel Grenzstation sei und dort die, für sich allein etwa 15 Minuten beanspruchende, Zollrevision stattfinde, so sei ein fahrplanmäßiges Intervall von 20 Minuten schon an sich zu knapp bemessen. Bei Verspätungen des Anschlußzuges von circa 20 Minuten dann, die sich bei einer Betriebsstrecke von mehr als 700 Kilometern auch beim sorgfältigsten Betriebe, zumal im Winter, nicht immer vermeiden lassen, seien Korrespondenzbrüche vollends unvermeidlich. In der That seien denn auch zum Beispiel im November 1882 jedenfalls 11, wenn nicht gar 14 solcher Korrespondenzbrüche eingetreten und seien während des Winterhalbjahres 1882/1883 sowohl von der schweizerischen Postverwaltung als auch vom Reichspostamte in Berlin und Straßburg diesfalls Reklamationen mit Rücksicht auf die Beförderung der niederländisch-indischen Post erhoben worden. Der Bundesrath sei somit zweifellos im Rechte gewesen, wenn er von der Centralbahn die Trennung des Zuges Nr. 3 gefordert habe, damit nicht der Anschluß an die internationale Gotthardlinie durch das Bestreben der Centralbahn, aus Ersparungsrücksichten die Verbindung nach allen Richtungen mit Einem Zuge zu vermitteln, fortwährend in Frage gestellt werde. Da bei sei

wohl zu beachten, daß der Bundesrath nur die Trennung des Zuges Nr. 3 Basel=Olten und nicht diejenige des Gegenzuges Olten=Basel verlangt habe; daß letztere aus betriebs- technischen Gründen aus ersterer folgen müssen, sei unrichtig. Sei also die Verfügung des Bundesrathes sachlich durchaus gerechtfertigt gewesen, so sei übrigens zu bemerken, daß die Entscheidung hierüber, d. h. über die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit eines weitem Zuges einzig und allein dem Bundesrathe zustehe. Das Bundesgericht könne, ohne einen Uebergriff in das Gebiet der vollziehenden Gewalt zu begehen, die Schlußnahme des Bundesrathes nicht in Frage stellen. Von einem Entschädigungsanspruche der Schweizerischen Centralbahn könnte demnach gemäß dem letzten Absatze des Art. 33 leg. cit. nur dann die Rede sein, wenn ihr im Interesse des durchgehenden Verkehrs eine Leistung auferlegt worden wäre, welche ihr „bil-

ligerweise“ nicht allein zugemuthet werden könne. Die der Schweizerischen Centralbahn auferlegte Leistung dürfe aber nicht nur nach Recht, sondern auch nach Billigkeit ihr allein zugemuthet werden. Es sei nicht richtig, daß die postalischen Interessen der Eidgenossenschaft bei der Schlußnahme des Bundesrathes den Ausschlag gegeben haben; dieselben haben allerdings mit in Betracht fallen dürfen, allein ausschlaggebend sei nicht das postalische Interesse, sondern die Rücksicht auf den Personenverkehr der Gotthardroute als internationaler Transtlinie gewesen, welcher durch die im Winter 1882/1883 nur zu oft konstatarnte Unsicherheit der Anschlüsse bedenklich habe gefährdet werden müssen. Diese Unsicherheit der Anschlüsse sei wesentlich nicht durch ausländische Bahnen (denen übrigens der Bundesrath nichts hätte vorschreiben können) sondern durch die Centralbahn verschuldet worden, welche in der Wintersaison auch nach Eröffnung der Gotthardbahn durch den einfachen Morgenschnellzug die Verbindung mit allen von Olten weiterführenden Bahnlinien herstellen und dennoch, insbesondere für den Anschluß des wichtigen internationalen Zuges Nr. 2 der Elsaß-Lothringer-Bahn an die Gotthardbahn, keine auch nur halbwegs genügende Haltefrist habe gewähren wollen. Der internationale Personen- und Güterverkehr nun, der über die Gotthardbahn seinen Zug nehme, komme gerade der Centralbahn in hohem Maße zu Gute, wie ihre eigenen Geschäftsberichte beweisen, und es sei daher nur billig, daß ihr die Mehrkosten des streitigen Zuges auferlegt werden. Auch wenn dies nicht der Fall wäre übrigens, so ginge es doch nicht an, der Eidgenossenschaft einen Beitrag an die Kosten aufzubürden. Aus der Entstehungsgeschichte des Art. 33 des Eisenbahngesetzes folge, daß der Bund jedenfalls nur in allerletzter Linie, in vorderhand kaum denkbaren Ausnahmefällen, zur Kostentragung herangezogen werden dürfe; eine Mitentschädigungspflicht desselben sei also jedenfalls nur dann begründet, wenn er bloß aus fiskalischen Gründen eine Bahnverwaltung zur Einführung eines im Uebrigen überflüssigen Zuges zwingt. Wenn dagegen das allgemeine Verkehrsinteresse eine Vermehrung der Züge erheische, so sei der Bund, selbst wenn auch er einen pekuniären Vortheil aus derselben ziehe, nicht mitentschädigungspflichtig. Es könnte sich daher für den vorliegenden Fall nur fragen, ob nicht etwa die Gotthardbahn beitragspflichtig sei; wäre dies aber der Fall, so hätte die Klage gegen sie und nicht gegen den Bund gerichtet werden sollen, da dieser nach Wortlaut und Absicht des Gesetzes nicht als regelmäßiger Streitgenosse, geschweige denn als Vertreter der mitbetheiligten Bahngesellschaften in's Recht gefaßt werden könne. Uebrigens habe die Schweizerische Centralbahn auch gar nicht nachgewiesen, daß ihr durch die Einführung des Doppelzuges ein wirklicher Schaden entstanden sei. Endlich sei noch darauf hinzuweisen, daß die Schweizerische Centralbahn seiner Zeit hinsichtlich der Gotthardroute gegenüber dem Bundesrathe ganz besondere Verbindlichkeiten eingegangen

sei. In dem Staatsvertrag über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn habe die Eidgenossenschaft gegenüber den andern Vertragsstaaten, Italien und Deutschland, auch eine Reihe von Verpflichtungen bezüglich des Betriebes übernommen. Art. 7 dieses Vertrages laute: „Die hohen vertragschließenden Parteien werden ihre Anstrengungen dahin eintreten lassen, soviel wie möglich, in Berücksichtigung des gemeinsamen Interesses, den Verkehr zwischen Deutschland und Italien zu erleichtern; zu diesem Zwecke werden sie eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen über die Gotthardbahn zu veranstalten suchen. Die Gotthardbahngesellschaft wird mit den Eisenbahnen der subventionirenden Staaten auf Verlangen dieser Bahnen einen direkten (kumulativen) Verkehr für den Transit über den Gotthard einrichten. Die Schweiz verpflichtet sich, die erforderlichen Maßregeln zu treffen, damit die Züge so organisirt werden, daß sie soviel als möglich mit den deutschen und italienischen Bahnen ohne Unterbrechung koincidiren. Auch verpflichtet sie sich, auf der Gotthardlinie im Sommer wenigstens drei, im Winter wenigstens zwei Personenzüge nach beiden Richtungen veranstalten zu lassen. Diese Züge werden ohne Unterbrechung fahren und es soll einer derselben ein Schnellzug sein.

Da die richtige Erfüllung dieser Verpflichtungen, soweit es die Sicherung des direkten Verkehrs, Abnahme und sofortige Spedition der Gotthardzüge u. s. w. anbelange, von der Mitwirkung derjenigen Bahnen, welche die Mittelglieder zwischen der Gotthardbahn und den deutschen Bahnen bilden (der Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn), abgehängt habe, so habe sich der Bundesrath mit Schreiben vom 2. November 1867 an den Ausschuß der Gotthardvereinigung gewendet und diese eingeladen, die Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn zu veranlassen, die bündige Verpflichtung zu übernehmen, den Bestimmungen des Vertrages, soweit es ihre Mitwirkung erheischt, in allen Theilen unbeanstandet nachzukommen“ und die betreffenden Erklärungen dem Bundesrath einzusenden. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn habe daraufhin durch Schreiben an den Ausschuß der Gotthardvereinigung vom 19. Februar 1870 sich dahin ausgesprochen: „Die Erklärung.... anbelangend, welche wir dahin abgeben sollen, daß die Schweizerische Centralbahn die Verpflichtung übernehme, den Bestimmungen des Vertrages zwischen der Schweiz und Italien resp. den deutschen Staaten, soweit es ihre Mitwirkung erheischt, in allen Theilen unbeanstandet nachzukommen,“ stehen wir nicht an, Ihnen anmit zu Händen des Bundesrathes die gewünschte Erklärung abzugeben.“ Hiedurch habe die Schweizerische Centralbahn neben den ihr laut den Konzessionen und dem Eisenbahngesetze von 1872 obliegenden Leistungen noch die spezielle Verpflichtung übernommen, ihre Züge so zu organisiren, daß auf der Gotthardroute der internationale Transit der Personen, Waaren und Postgegenstände soviel als immer möglich vor jeder Unterbrechung gesichert sei. Die klägerische Gesellschaft habe also selber den Bundesrath zu der bestrittenen Verfügung ermächtigt und damit sei ihrer Schadenersatzklage vollends der Faden abgeschnitten. E. In der Replik der Centralbahngesellschaft werden die Ausführungen des Bundesrathes in Bezug auf die Auslegung der Konzessionen und des Gesetzes in eingehender Darlegung bekämpft und denselben gegenüber geltend gemacht, daß es für die Schadenersatzpflicht des Bundes nicht darauf ankomme, ob er die Führung des Doppelzuges aus fiskalischen, speziell postalischen oder aber aus andern Gründen angeordnet habe. Uebrigens sei der Doppelzug einzig von der Postverwaltung verlangt worden; der Bundesrath habe bloß dem Drängen dieser Verwaltung nachgegeben und das Motiv seiner Anordnung liege also

klar am Tage. Entscheidend sei nach dem Gesetze einzig, ob die streitige Leistung der Schweizerischen Centralbahn billigerweise habe zugemuthet werden können. Dies sei aber ohne Zweifel, wie schon in der Klage dargethan sei, zu verneinen, da der Doppelzug zur Bewältigung des Verkehrs nicht nöthig, überhaupt durchaus überflüssig gewesen sei. Es sei nicht richtig, daß durch das Fahrplanprojekt der Centralbahn die internationalen Anschlüsse nicht hinlänglich gesichert gewesen seien. Im Winter 1882/1883 seien allerdings zwischen dem Ostendezug und dem Centralbahnzug Nr. 3 im Ganzen 22

Korrespondenzbrüche vor gekommen; allein ein großer Theil der Verspätungen, welche diese Anschlußbrüche herbeigeführt haben, nämlich 13, seien so bedeutend gewesen, daß auch das Vorhandensein eines Doppelzuges den Anschluß nicht gerettet hätte. Im Winter 1883/1884 übrigens habe sich die Zahl der Verspätungen, welche eventuell ohne den Doppelzug einen Anschlußbruch herbeigeführt hätten, bedeutend, bis auf 6, vermindert, was beweise, wie überflüssig die Verfügung des Bundesrathes gewesen sei. Gegen höhere Gewalt und Betriebsunfälle und daraus folgende Korrespondenzbrüche könne keine Fahrplankombination schützen. Die von der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Haltefrist sei durchaus nicht ungenügend, sondern entspreche dem anderwärts für ähnliche internationale Anschlüsse Ueblichen. Den schweizerischen Bahnen könne nicht zugemuthet werden, um den Anschluß der auswärtigen Bahnen unter allen Umständen zu sichern, übermäßig lange Haltefristen einzuführen. Solche übermäßig lange Haltefristen würden, um selten vorkommender Ausnahmefälle willen, den Verkehr ständig belästigen und dadurch den internationalen Verkehr durch die Schweiz nicht vermehren, sondern vermindern. Uebrigens habe die Schweizerische Centralbahn am 6. November 1883 mit den Elsaß=Lothringer Bahnen für den Zug Nr. 2 der letztern und Nr. 3 der Centralbahn eine

Wartefrist von 15 Minuten (über die reglementarische Haltfrist hinaus) vereinbart; diese Frist wäre im Winter 1883/1884 auch für den Zug 3a bewilligt worden, wenn dieser Zug allein (als 3) kursirt hätte. Die Erfahrungen des Winters 1883/1884 zeigen deutlich, daß es zur Ermöglichung genügender Anschlüsse vollständig ausgereicht hätte, wenn der Centralbahn für einen einfachen um 7 Uhr abgehenden Zug eine Wartefrist von 15 Minuten vorgeschrieben worden wäre, austatt sie zur Ausführung eines Doppelzuges anzuhalten. Da somit das von der Centralbahn vorgelegte Fahrplanprojekt, allfällig unter Beifügung einer Wartefrist von 15 Minuten, durchaus genügt hätte, um eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen über die Gotthardbahn herzustellen, da durch dasselbe auch die Züge so organisirt worden seien, daß sie soviel als möglich mit den deutschen und italienischen Bahnen ohne Unterbrechung koexistirten, so könne auch die von der Schweizerischen Centralbahn gegenüber der Gotthardroute übernommene Spezialverbindlichkeit keineswegs zur Rechtfertigung des Doppelzuges verwendet werden. Uebrigens habe sich hierauf die Gegenpartei erst im Prozesse berufen, während weder der Oberpostdirektion noch dem Eisenbahndepartement früher eingefallen sei, sich hierauf zu berufen. In Bezug auf das Quantitative des ihr erwachsenen Schadens hält die Klägerin an der Berechnung der Klageschrift fest, indem sie bemerkt, daß sich ihre Gesamtforderung für den Winter 1883/1884 auf 26 864 Fr. belaufe. F. Aus der Duplik des Beklagten ist hervorzuheben: Es sei nicht richtig, daß während des Winterdienstes 1883/1884 ein einfacher Zug und ein Intervall von 20 Minuten für eine genügende Verbindung der Anschlußzüge mit dem 7 Uhr Zuge ohne irgendwelche Uebelstände für die Reisenden vollständig ausgereicht hätte. Nur durch die doppelte Führung des Centralbahnzuges sei es möglich geworden, bei

vierzehnmalem verspätetem Eintreffen des Elsäberzuges Nr. 2 acht Male einen Korrespondenzbruch zu verhüten. Was die von der Schweizerischen Centralbahn für die Wintersaison 1883/1884 den Elsaß-Lothringer-Bahnen zugestandene Wartefrist von 15 Minuten anbelange, so habe sich dieselbe eben nur auf die Gotthardabtheilung des Zuges, auf den Doppelzug Nr. 3, bezogen. Auf einen vereinigten Schnellzug hätte sie sich, wegen der Anschlüsse nach der Westschweiz, durchaus nicht ohne weiters übertragen lassen und sei auch so von der Schweizerischen Centralbahn nie angeboten worden. Uebrigens hätte auch diese Wartefrist nicht genügt und am wenigsten habe der Bundesrath bei Genehmigung des Winterfahrplanes 1883/1884 voraussehen können, daß eine solche Frist allenfalls genügen könnte. Nach den damals vorliegenden Erfahrungen des Winters 1882/1883 habe im Gegentheile der Bundesrath voraussehen müssen, daß bei Aufhebung des Doppelzuges wieder eine Reihe von Anschlußbrüchen sicher eintreten müsse. G. Aus dem vom Instruktionsrichter eingeholten Sachverständigengutachten (erstattet von den HH. Grandjean, gewesener Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn, Ingenieur Lommel und Maschinenmeister Graßhof in Mühlhausen) ist zu erwähnen: Zur Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs nach den vier Richtungen Bern, Biel, Aarau und Luzern während des Winterfahrplanes hätte ein einfacher Morgenschnellzug und in umgekehrter Richtung ein einfacher Gegenzug am Abend vollständig genügt. Eine irgendwie nennenswerthe Vermehrung der Frequenz und damit der Betriebseinnahmen sei durch die Einlegung des Doppelzuges nicht entstanden. Die separate Führung auch des Gegenzuges sei betriebstechnisch gerechtfertigt gewesen. Die durch den Doppelzug der Schweizerischen Centralbahn verursachten Mehrkosten seien (wie die Experten unter eingehender Begründung ausführen) auf 1 Fr. 8 Cts. per Zugkilometer, zirka 85 Fr. 50 Ets. per Betriebstag, und für die gesammte Dauer des Winterfahrdienstes 1883/1884 auf 19,564 Fr. 95 Cts. zu veranschlagen. Eine normale Haltezeit von 20 Minuten im Bahnhof Basel sei mit Rücksicht auf das Umsteigen, das Manövriren, die Zollabfertigung und auch den Komfort der Reisenden zwar etwas knapp bemessen, sie könne jedoch bei guter Dienstleistung noch normal (das heißt bei richtigem Eintreffen der Züge) genügend erscheinen. Aber mit dieser Frist allein sei es nicht gethan, namentlich auf einem so wichtigen

Grenzknotenpunkte wie Basel müssen unter allen Umständen die fahrplanmäßigen Haltezeiten durch Wartefristen ergänzt werden. Die von der Centralbahn später nach langem Widerstreben zugestandene Wartefrist von 15 Minuten möge (in Verbindung mit der Haltezeit von 20 Minuten) allenfalls knapp genügen; zweckmäßig wäre dieselbe aber auf 20 bis 25 Minuten auszu dehnen gewesen. Dies hätte, wie das Beispiel anderer internationaler Linien, z. B. der Mont-Cenis-Route, zeige, und mit Rücksicht auf die von den schweizerischen Bahnen im internen Verkehr normal bewilligten Wartefristen ohne praktischen Nachtheil ausgeführt werden können, wobei bemerkt werden möge, daß für den Anschluß in Bern der Suisse Occidentale an den von Olten, beziehungsweise Basel abgehenden Morgenschnellzug 3 und 18, welcher den Gegenstand des Processes bilde, 30 Minuten Wartefrist zugestanden seien. Selbst die rechtzeitige Gewährung der engeren Wartefrist von 15 Minuten hätte übrigens nach den Daten über die faktische Gestaltung des Betriebes im Winterdienste 1883/1884 wahrscheinlich zur Vermeidung der meisten Korrespondenzbrüche genügt. Namentlich wären Korrespondenzbrüche so peinlicher Art, wie sie im Jahre 1882 mehrfach vorgekommen seien, wo die Abfahrt schon 3 bis 5 Minuten nach der Fahrplanzeit stattgefunden habe und eine Wartefrist von 10 höchstens 15 Minuten den Anschluß gerettet hätte, vermieden worden. Korrespondenzbrüche, namentlich

wenn sie sich so häufig wiederholen wie in Basel im Jahre 1882, seien eine höchst mißliche Sache, zu deren Vermeidung sowohl die Fahrtenpläne als auch die praktischen Anweisungen des Betriebsdienstes ihr Möglichstes vorkehren sollten. Die Experten stehen nicht an, gegenüber den aus Korrespondenzbrüchen öfter sich ergebenden erheblichen Uebelständen normale Zeitverluste von 20 bis 30 Minuten auf einer langen internationalen Route verhältnißmäßig gering anzuschlagen. Die thunlichste Vermeidung von Korrespondenzbrüchen auf großen Linien erscheine ihnen weit wichtiger, als ein Gewinn von 1 bis 2 % auf der Fahrzeit; dieser Auffassung der Verhältnisse entspreche auch die Praxis großer Eisenbahngesellschaften, welche auf den Grenzstationen bis zu 2 Stunden warten und bis zu 40 Minuten Haltefrist geben. Das von der Centralbahn vorgelegte Winterfahrplanprojekt pro 1883/1884 erscheine den Experten, ohne die später zugestandene Praxis der Wartefrist, als ungenügend zu Herstellung möglichst gesicherter Verbindungen; mit der Zugrundelegung der Wartefrist von 15 Minuten könne es zwar nicht als „durchaus“ genügend, aber als ungefähr oder knapp genügend betrachtet werden. Die Experten würden nicht anstehen, unter Zugrundelegung der zunehmenden praktischen Einübung des Dienstes, die Einzelführung des Zuges 3 mit der angenommenen Haltezeit von 20 Minuten als durchaus genügend zu erachten, wenn die Centralbahn sich zu einer liberaleren Praxis der Wartefristen verstehen wollte und wenn damit Uebelstände vermieden würden, wie sie noch im Jahre 1884 zu Tage getreten seien, wo bei spielsweise am 27. Januar der Zug 3 zur fahrplanmäßigen Zeit (725) abgefahren sei, während die Pariserabtheilung um 744 eingelaufen sei und also die Korrespondenz verfehlt habe. Nach der Ansicht der Experten hätte sich ein nochmaliger Versuch des Einzelzuges mit allenfalls offiziell vorgeschriebenen größern Wartefristen gerechtfertigt und es hätte derselbe in diesem Falle und nach den den Experten vorliegenden tatsächlichen Angaben auch wahrscheinlich genügt. H. Seitens des Beklagten wurden gegenüber dem Experten gutachten verschiedene Erläuterungsfragen beantragt, dieser Antrag jedoch, nachdem die Klägerin gegen denselben opponirt hatte, nachträglich durch ausführlich motivirte Eingabe vom 28. März 1885 wieder zurückgezogen. Auf letztere Eingabe hat sich die Klägerin durch Schlußeingabe vom 10. April 1885 nochmals vernehmen lassen. Aus den erwähnten Eingaben ist hervorzuheben, daß beide Parteien ihre Stellung gegenüber der Expertise präzisiren und daß insbesondere jede Partei zu zeigen sucht, die Expertise spreche sich bezüglich der Halte- und Wartefristen zu ihren Gunsten aus. Der Beklagte betont noch besonders, daß anfänglich, auch nach anläßlich der Verhandlungen über das Fahrplanprojekt für den Winter 1883/1884, die Schweizerische Centralbahn jede Verlängerung der Halte- oder Wartefrist für den vereinigten Zug rundweg abgelehnt und wegen der westschweizerischen Anschlüsse als unmöglich erklärt habe. Gewiß

könne sich dieselbe nun nachträglich nicht darüber beschweren, daß der Bundesrath ihrer Versicherung Glauben geschenkt und daher von Anordnung einer solchen Verlängerung Umgang genommen habe. Die Schweizerische Centralbahn dagegen wendet ein, daß sie ja schon im Winter 1883 eine Wartefrist von 15 Minuten zugestanden habe und daß der Bundesrath gewiß in der Lage gewesen wäre, durch Fixirung einer Wartefrist die schädigende Oktroirung eines Doppelzuges zu vermeiden. 1. Bei der heutigen Verhandlung halten beide Parteien unterm ausführlicher Begründung an ihren Anträgen fest. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Vom beklagten schweizerischen Bundesrathe ist der Klage (neben der Behauptung, daß ein Entschädigungsanspruch der Klägerin gegenüber dem Bunde, auch abgesehen von jeder speziellen Verpflichtung derselben, nach dem Gesetze nicht bestehe) die Einwendung entgegengestellt worden, daß die Klägerin zu der

ihr durch den Bundesrathsbeschluß vom 6. Oktober 1883 auferlegten Leistung kraft der von ihr durch Erklärung vom 19. Februar 1870 mit Bezug auf die Gotthardroute übernom-
menen speziellen Verbindlichkeiten verpflichtet gewesen sei. Ist diese Einwendung
begründet, so muß selbstverständlich die Klage ohne weiters abgewiesen werden, denn es
ist klar, daß die Klägerin eine Entschädigung nicht beanspruchen kann, wenn sie ein-
fach eine ihr obliegende rechtliche Verpflichtung erfüllt hat. Die Begründetheit der
erwähnten Einwendung ist somit vorab zu prüfen. 2. Durch die Erklärung vom 19. Februar
1870 hat die Schweizerische Centralbahn die Verpflichtung übernommen, die im
Staatsvertrage über den Bau und Betrieb der Gotthard-
bahn von der schweizerischen
Eidgenossenschaft mit Bezug auf den Betrieb der Gotthardbahn, insbesondere deren
Anschluß an die deutschen und italienischen Bahnen, übernommenen Verpflich-
tungen, soweit dies von ihr abhängt, an Stelle der Eidgenos-
senschaft zu erfüllen. Sie hat sich
demnach, gemäß Art. 7 des cit. Staatsvertrages, insbesondere verpflichtet, so viel an ihr,
eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beför-
derung von Personen,
Waaren und Postgegenständen über die Gotthardbahn veranstalten zu helfen und ihre Züge
so zu organisiren, daß sie so viel als möglich mit den deutschen und italienischen Bahnen
ohne Unterbrechung koinzidiren. Diese ver-
tragliche Verpflichtung der Schweizerischen
Centralbahn begründet ohne Zweifel für die Eidgenossenschaft beziehungsweise den
Bundesrath das Recht, die Schweizerische Centralbahn anzu-
halten, ihre Fahrpläne der
übernommenen Verpflichtung gemäß einzurichten und zwar gewiß ohne alle Rücksicht
darauf, ob der Eidgenossenschaft ihrerseits von einem der Mitkontrahe-
nten des
Staatsvertrages oder von der Gotthardbahngesellschaft diesbezügliche Reklamationen
zugegangen waren oder nicht. Denn die Eidgenossenschaft hat ihre staatsvertragliche
Pflicht von sich aus, ohne Mahnung der Mitkontrahenten, zu erfüllen. 3. Es muß sich somit
fragen, ob die Centralbahngesellschaft zur Ausführung eines Doppelzuges während des
Winterhalb-
jahres 1883/1884 kraft ihrer erwähnten vertraglichen Verpflichtung habe
angehalten werden können, oder ob die diesbezügliche Ver-
fügung des Bundesratbes vom
6. Oktober 1883 über den Rah-
men der vertraglichen Verpflichtungen der
Centralbahngesellschaft hinausgehe. In Beurtheilung dieser dem Privatrechte ange-
hörigen
Frage ist das Bundesgericht durch die Entscheidung des Bundesrathes in keiner Weise
gebunden, sondern durchaus frei. 4. Nun ist unbestritten, daß die Centralbahngesellschaft
ver-
pflichtet ist, ihre Fahrpläne derart einzurichten, daß der Tran-
sitverkehr über die
Gotthardlinie soweit möglich ein regelmä-
ßiger und ununterbrochener sei, d. h. daß die
von den deutschen und italienischen Anschlußbahnen herangeführten Personen, Gü-
ter
und Postgegenstände möglichst ununterbrochen weiter beför-
dert werden können. Darin
aber liegt gewiß die Verpflichtung, die Fahrpläne so zu organisiren, daß die Anschlüsse der
inter-
nationalen Schnellzüge möglichst gesichert sind, so daß nicht unverhältnißmäßig
häufig, schon bei relativ geringfügigen und auf langen Betriebsstrecken auch ohne
außerordentliche Zufälle nicht immer zu vermeidenden, Verspätungen
Korrespondenzbrüche XI — 1885

mit ihren, im internationalen Verkehr besonders mißlichen, Folgen eintreten. Dieser
Anforderung hat nun das Fahrplan-
projekt der Centralbahn für den Winterdienst
1883/1884, so wie es von der Gesellschaft vorgelegt wurde, nicht entsprochen; dies ist von
den Sachverständigen in überzeugender Weise dargethan worden und ergibt sich auch aus
den im vorhergehenden Winter 1882/1883 mit der gleichen Fahrordnung gemachten übeln
Er-
fahrungen. Der Bundesrath war also gewiß berechtigt, die Centralbahngesellschaft zu
einer Modifikation ihres Fahrplanpro-
jektes im Interesse der Sicherung der internationalen

Verbindungen der Gotthardbahn, insbesondere in der Richtung nach Brüssel=Ostende, anzuhalten. Die Centralbahngesellschaft behauptet nun freilich, daß die vom Bundesrathe zu dem gedachten Zwecke getroffene Maßnahme der Einführung eines Doppelzuges nicht nothwendig gewesen sei, sondern daß der Zweck auch auf andern Wege durch Anordnung längerer Halte= oder Warte=fristen hätte erreicht werden können. Allein in dieser Beziehung ist vorerst zu erinnern, daß die Centralbahngesellschaft ihrerseits diese Maßnahme nicht nur nicht beantragt oder angeboten, sondern anfangs geradezu als unausführbar bezeichnet hat und daß sie sich nun nicht nachträglich darüber beschweren kann, daß der Bundesrath diese ihre Behauptung als richtig hingenommen und daher zu der Anordnung eines Doppelzuges, als einzigem Mittel der Sicherung der internationalen Anschlüsse, geschritten ist. Sodann aber ist auch darauf hinzuweisen, daß die Sachverständigen die von der Centralbahn erst nachträglich, für einen vereinigten Schnellzug erst im Prozesse, zugestandene Wartefrist von 15 Minuten in Verbindung mit der fahrplanmäßigen Haltefrist von 20 Minuten nicht als unbedingt und sicher genügend bezeichnen, sondern nur als knapp ausreichend, als unter gewissen Voraussetzungen (insbesondere liberalere Handhabung der Wartefrist durch die Centralbahngesellschaft) wahrcheinlich genügend hinstellen. Bei dieser Sachlage kann nicht gesagt werden, daß der Bundesrath, indem er die Centralbahn mit Rücksicht auf die zahlreichen Korrespondenzbrüche des Winters 1882/1883 anhielt, im folgenden Winter einen Doppelzug auszuführen, über den Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen der Centralbahngesellschaft hinausgegangen sei. 5. Ist somit die Klage aus diesem Grunde abzuweisen, so ist nicht erforderlich, auf die übrigen, von den Parteien erörterten Rechtsfragen über die Auslegung des Art. 33. des Eisenbahngesetzes, u. s. w., einzutreten. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Klage ist abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.