

## BGE 43 II 388

Bundesgericht (BGE), 1917-03-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_43\\_II\\_388](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_43_II_388)

FR: ATF 43 II 388

IT: DTF 43 II 388

### Volltext

d88 Ban und Betrieb der Eisenbahnen. N° :H. VI. BAU UND BETRIEB DER EISENBAHNEN ETABLISSEMENT ET EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER 54. Urteil der staatsrechtlichen Abteilung vom 1. März 1917 i. S. Schweizerische Bundesbahnen gegen Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft. Anschluss einer Hauptbahn an eine andere nach Art 30 Abs. 1 Eisenbahngesetz von 1872. Natur des daraus entstehenden Rechtsverhältnisses. Grundsätze für die Er-mittelung de~' von der angeschlossenen Bahn nach Abs. 3 ebenda zu leistenden Entschädigung. .A. - Die Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie) hat am 1. Juli 1901 erfolgte Eröffnung ihres Betriebes auf Grund von Art. 30 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (EbG) den technischen und Betriebsanschluss an die Bahnhöfe Bern und Neuenburg' und die Station Kerzers der Bundesbahnen erhalten. Die rechtliche Ordnung der daraus erwachsend~n 'erhältnisse geschah für jeden Bahnhof gesondert in vier Verträgen vom 25. Oktober 1902 für Bern, 2. August /29. November 1904 für Neuen- burg und ~. Oktober 1900 (zwei Vereinbarungen) für Kerzers, die ersten zwei abgeschlossen zwischen der Bern-Neuenburg-Bahn und den Schweiz. Bundesbahnen, die letzten zwei zwischen derselben und der Jura-Simplon- Bahn als Rechtsvorgängerin der Bundesbahnen. a) Im Verträge betreffend den Bahnhof Bern II wird zunächst festgestellt, dass sich die Bern-Neuenburg- Bahn an die Kosten der durch die Einführung ihrer Linie Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. verursachten Erweiterungs- und Umbauten mit einem Betrage von 350,000 Fr. sowie mit weiteren 6849 Fr. 40, Kaufpreis von ihr dazu angekaufter Liegenschaften betei- lige, ferner die vom Staate Bern und der Einwohnergemeinde Bern gepachteten Liegenschaften der Gemeinschaft gegen Belastung der letzteren mit den Pachtzinsen zur Verfügung stelle, und sodann bestimmt, dass der Gemeinschaftsbahnhof in seiner ganzen Ausdehnung, mit Ausnahme des den Bundesbahnen vom Staate Bern verpach- teten Areals der Grossen Schanze und der seitens der Bern-Neuenburg-Bahn gepachteten Parzellen, gemein- sames Eigentum der Vertragsparteien im Verhältnisse der von ihnen auf die Bahnanlagen verwendeten Kapitalien sei und mit allen darauf befindlichen Einrichtungen der gemeinsamen Benützung zu dienen habe. Das ge- samte Anlagekapital des Gemeinschaftsbahnhofs wurde per 31. Dezember 1900 auf 7,215.400 Fr. festgesetzt, wozu noch die Kosten der eingangs erwähnten Erweite- rungs- und Umbauten sowie späterer solcher Bauten kommen sollten. Mit Bezug auf den Betrieb wurde vereinbart, dass die Bundesbahnen zu Lasten der gemeinsamen Betriebskostenrechnung. Verwaltung, Unter- halt und Bewachung des Bahnhofs sowie den gesamten Äusseren und inneren Bahnhofdienst einschliesslich des Rangierdienstes übernehmen : ausgenommen von der Gemeinschaft wurde der Fahrdienst einschliesslich aller dazu gehörenden Verrichtungen, den jede Verwaltung mit ihrem Personal auf ihre eigene Rechnung besorgen soll, sowie die ausschliesslich für den Dienst der einen oder der anderen Bahn zur Verwendung kommenden Drucksachen. Die

unter die Parteien zu verteilenden Gemeinschaftskosten bestehen in der Verzinsung der Kapitalbeträge, welche das gemeinschaftliche Anlagekapital des Bahnhofs Bern bilden, berechnet zu 4%, und den für die bloss gepachteten Liegenschaften zu bezahlenden Pachtzinsen einerseits; den gemeinschaftlichen Betriebskosten einschliesslich der Beträge, welche Art. 43 I - 1917 26 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. die Bundesbahnen für das Gemeinschaftspersonal an die Hilfskasse der Beamten und die Krankenkasse der ständigen Arbeiter zahlen und eines Zuschlags von 5 % für allgemeine Verwaltung andererseits. Von der so ermittelten Summe sind abzuziehen: die auf dem Gemeinschaftsbahnhofe oder durch Dienstleistungen des Gemeinschaftspersonals erzielten indirekten Einnahmen und die Mitbenützungsschädigung der Gürbenthalbahn (Nehrbahn): Für die Verteilung des Restes steht Art. 24 des Vertrages das sogenannte Achsenprinzip auf, indem er vorschreibt, dass die Bern-Neuenburg-Bahn davon denjenigen Teil zu tragen habe, welcher sich ergebe aus dem Verhältnis der von ihr im Bahnhof Bern ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu der Gesamtzahl der von allen den Bahnhöfen mitbenützenden Verwaltungen, mit Ausnahme der Gürbenthalbahn ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen: die Zählung der Achsen findet beim Ein- und Auslaufen statt, jedoch werden der Bern-Neuenburg-Bahn gegenüber die in einem und demselben Schnell- oder Personenzuge durchlaufenden Achsen nur einmal gerechnet. Die Lokomotivachsen der Lokomotivfahrtdienste von und nach dem Depot Ausserrhodden der Bern-Neuenburg-Bahn werden nicht gezählt, wohl aber die von und nach der Depotstation transportierten Wagenachsen. Die Rechnungsstellung über die Vollen der Bern-Neuenburg-Bahn zu zahlenden Anteile erfolgt monatlich: wird der Rechnungsbetrag nicht innert Monatsfrist beglichen, so ist er zu 5% zu verzinsen. Weitere Vertragsbestimmungen, die in gegenwärtigen Prozesse keine Rolle spielen, regeln die Haftpflicht der Parteien in Schadensfällen, die Vertragsdauer und die schiedsgerichtliche Erledigung von Vertragsstreitigkeiten. b) Der Vertrag für den Bahnhof Neuenburg hat das Gemeinschaftsverhältnis in analoger Weise wie für Bern geregelt. Doch steht hier der Bahnhof im ausschliesslichen Eigentum der Bundesbahnen, da sie die Bau- und Betriebskosten der Eisenbahnen. N° 54. 391 durch den Anschluss verursachten Umbauten allein bezahlt haben. Das gesamte Anlagekapital des Gemeinschaftsbahnhofs betrug auf 31. Dez. 1903 Fr. 3,957.533 65 Cts., wozu später die für den Umbau noch weiter aufzuwendenden Kosten hinzugerechnet werden sollten. Als zum Anlagekapital gehörend sind dabei auch diejenigen durch den Bahnhofumbau verursachten Kosten zu betrachten, welche von den Bundesbahnen der Betriebsrechnung belastet worden sind. Der Zinsfuss für die Verzinsung des Anlagekapitals ist abweichend vom Berner Vertrag auf 4% festgesetzt. Von den zu verteilenden Gemeinschaftskosten werden (ausser den indirekten Einnahmen) die Mitbenützungsschädigung der Neuenburger-Jura-Bahn abgezogen. Im übrigen gilt auch hier für die Berechnung der Kostenanteile das Achsenprinzip: bei Zählung der Achsen sollen die durchlaufenden Achsen derjenigen Personen- und Güterzüge nur einmal gerechnet werden, welche von der gleichen Stelle, auf welcher sie direkt eingelaufen sind, ohne Vornahme von Rangiermanövern innerhalb eines fahrplanmässigen Aufenthalts von längstens 20 (seit 21. März 1905 30) Minuten weitergeführt werden. Pachtverhältnisse kommen hier nicht in Betracht. e) Die Statuten der Eisenbahnen bestehen aus drei Teilen. Ein Teil gehört beiden Bahnen gemeinsam, die beiden anderen sind je Sondereigentum einer Partei. Die durch den Anschluss nötig gewordenen Änderungen sind zum Teile zu Lasten der Bern-Neuenburg-Bahn, zum Teile zu Lasten der Jura-Simplon-Bahn und später von den

Bundesbahnen ausgeführt worden. Die Besorgung des gesamten Stationsbetriebsdienstes mit Einschluss des Unterhalts der gemeinschaftlichen Anlagen ist VOLL der Jura-Simplon-Bahn, der Rechtsvorgängerin der Bundesbahnen, übernommen worden. Der Unterhalt der nicht zum gemeinsamen Bahnhof gehörenden Anlagen und Einrichtungen fällt zu Lasten der betreffenden Eigentümerin. Ebenso hat jede Gesellschaft die Traktionskosten und Rangiermanöver für die Formierungen und Zerlegungen von Zügen, die für sie ausgeführt werden, an sich zu tragen, sofern die Dauer der Rangiermanöver für einen und denselben Zug nicht mehr als 15 Minuten beträgt, bei länger dauernden Manövern wird die Rangierleistung für die ganze Zeit der Eigentümerin der Maschine mit 6 Fr. pro Stunde zu Lasten der Gemeinschaftsrechnung vergütet. Als Entschädigung für die Mitbenützung hat die Bern-Neuenburg-Bahn einen jährlichen Pachtzins, sowie einen Beitrag an die Betriebskosten zu bezahlen. Der Berechnung des Pachtzinses wird eine 4 % prozentige Verzinsung des Anlagekapitals zu Grunde gelegt, das auf die zur gemeinsamen Benützung bestimmten Anlagen und Einrichtungen aufgewendet worden ist oder in der Folge aufgewendet werden sollte, im letzteren Falle unter Vermehrung der aufgewendeten Summe um 6 % für Generalunkosten. Der daraus sich ergebende Betrag wird auch hier unter die beiden Gesellschaften im Verhältnis der von jeder ein- und ausgeführten Achsen verteilt, wobei durchgehende Achsen nur einmal gezählt werden. Im gleichen Verhältnisse sollen die Gemeinschaftsbetriebskosten, einschliesslich der Gehälter der Angestellten und Arbeiter und der Beiträge an Hilfskassen- und Krallkassen sowie eines Zuschlages von 10% für allgemeine Verwaltung getragen werden. Die Rechnungsstellung gegenüber der Bern-Neuenburg-Bahn erfolgt vierteljährlich: bei Nichtbegleichung des Rechnungsbetrages im Wert Monatsfrist ist darauf ebenfalls 5% Zins zu bezahlen. Nachdem die beiderseitigen Beziehungen sich während einer Reihe von Jahren auf dieser Grundlage abgewickelt hatten, kündigte die Bern-Neuenburg-Bahn, welche sich durch die von ihr vertragsmässig zu leistenden Beträge für zu stark belastet erachtete, alle Verträge auf Ende Dezember 1909. Verhandlungen über die Neuordnung des Verhältnisses führten zu keinem Ziele, weil eine Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. 393 Verständigung über die Art der künftigen Berechnung der Anschlussentschädigungen nicht möglich war. B. - Mit Klageschrift vom 11. März 1911 haben deshalb die Schweizerischen Bundesbahnen beim Bundesgericht gegen die Bern-Neuenburg-Bahn folgende Rechtsbegehren gestellt: 1. Die Beklagte sei zu verpflichten, mit Wirkung vom 1. Januar 1910 an, für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg sowie der Station Kerzers im Sinne der hierfür abgeschlossenen Verträge vom 25. Oktober 1902, 2. August/29. November 1904 und 4. Oktober 1900 eine Entschädigung zu leisten, bestehend aus einem Anteil: » a) an der Verzinsung der Baukosten der gemeinschaftlich benützten Bahnhöfe bzw. Bahnhofteile, berechnet zu 4 % sowie den Pachtzinsen für das innerhalb der Grenzen des Gemeinschaftsbahnhofes Bern gelegene gepachtete Areal; » b) an den Betriebskosten für Verwaltung, Bewachung, Unterhalt und Betrieb der Gemeinschaftsanlagen zuzüglich der Beiträge, welche die Kläger für das Gemeinschaftspersonal an die Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten und an die Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter leisten, und zuzüglich eines Zuschlages von 5% für allgemeine Verwaltung, jedoch abzüglich der auf den Gemeinschaftsbahnhöfen oder durch Dienstleistungen des Gemeinschaftspersonals erzielten indirekten Einnahmen, sowie abzüglich der Entschädigungen, welche VOLL der GÜfbethalbahn und der Neuenburger-Jura-Bahn für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg geleistet

werden. » 2. Die gemäss Ziffer 1 an die Verzinsung der Anlagekosten, sowie an die Betriebs- und Unterhaltungskosten von der Beklagten zu leistende Anteilquote sei auf Grund 'des Verhältnisses zu ermitteln, in dem die Zahl der von der Beklagten in den Gemeinschaftsanlagen eingeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu der Gesamtzahl der 394 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. VOll aUen diese. Anlagen mitbenützenden Verwaltungen, mit Ausnahme der Gürbenthalbahn und der Neuenburger- Jura-Bahn, ein- und ausgeführten Lokomotiv- und 'Vagenachsen steht, wobei verstanden ist, dass die Zählung der Achsen beim Ein- und Auslaufen stattfindet, und dass die in ein- und demselben Zuge durchlaufende Achsen nur einmal gezählt werden, sofern sie ohne Vor- Jlahme von Rangiermanövern innerhalb eines fahrplan- nüässigell Aufenthaltes von lällgstens 20 Minuten VOll der Stelle, auf welche sie eingelaufell sind, wieder weiter- geföhrt werden. »

3. Dem von der Beklagten milzuverzillsendell Alllage- kapital des Bahnhofes Neu- llburg sieieH auch die durch deli Bahnhofumbau veranlasstell Kosten beizufügen, die der Betriebsreclullg der Kläger belastet worden sind. » 4. Den Klägern sei vorbehalten, alle Kosten von nach dem 1. Jalluar 1910 ausgeführten oder auszuföhrende ll Erweiterungs- und Umbauten, die der Gemeinschaft zu dienen bestimmt sind, einschliesslich eines Zuschlages VOB 6% für Bauleitung und allgemeü,(' Verwaltung, dem AHlagekapital beizufügen. » 5. Dell gemei ll samen BetriebskostcH sieie ll beizufügell die Prämiell, die von den Klägern für dit! Versicherung der Gemeinschaftsanlagen samt Inventar, sowie "huul. ~;";) L saune und Bünzli, Direktor der Südostbahn in Wädenswil die vom

Instruktionsrichter an sie gestellten Fragen wie folgt beantwortet : « Fra ge l. Welches ist- die zuverlässigste Berech- llullgsgrundlage für eine richtige Verteilung der Bauzillse und der Betriebskosten unter zwei Bahnell, VOll denen die eine der andern kraft Gesetzes die Mitbenützung ihrer Bahllhofs- und Stationsanlagen zu gewähren hat, a) wenn davon auszugehen ist, dass die von der An- schlussbahn zu leistelld e Entschädigung ein eigentliches Aequivalent für das Recht der Mitbellützung bildet und demnach so bemessen werden muss, wie sie bei freier Konkurrenz für die Inanspruchnahme der An- lagen voraussichtlich gefordert würde, b) wenn davon auszugehen ist, dass die von der An- schlussbahn zu leistende Entschädigung in dem Ersatz der Vermögensnachteile besteht, welche der zur All- schlussgewäh rung verpflichteten Bahn aus dem AB- schluss erwachsen ? Ist speziell die Zählung der Wageuachsell ulller beiden (in Lit. a und bangedeuteten) Alluahmeu bei allen Gemeillschaftsverhältnissen mit Ausnahme der gesetzlich besonders geregelten Gemeinschaftsverhält- nisse der Nebenbahnen als die zuverlässigste Bemes- sungsrwldlage anzusehen, oder rechtfertigt es sich, im Verhältnis zwischen Bahnen, die gesetzlich als Haupt- bahnen gelten, verschiedene Berechnungssysteme anzu- wenden, je nach der Art, der Bedeutung und Entwick- Jung des Verkehrs, nach der Art und den Bedürfnissen des Betriebes, nach den dafür nötigen Arbeitsleistungen und nach den technischen und finanziellen Mitteln der beteiligten Bahnen. » « An t w o r t. Die Kostenverteilullg erfolgt bei ge- meinschaftlich benutzten Bahnhöfen gewöhnlich in der Weise, dass die Gesamtausgaben des Bahnhofes im Ver- hältnis des Verkehrs der in den Bahnhof einmündenden Bahnen verteilt werden. Als Massstab des Verkehrs 404 Bau und Betrieb der Eisf. llbahnen. :-';0 Si. gilt in der Regel die Anzahl der auf jeder Bahn erll- und auslaufenden Achsen. Ein zweite Methode besteht darin, dass man das, was eine Bahn für die andere leistet, aus der Gesamt- leistung des Bahnhofes ausscheidet und ohne Rücksicht auf die Ausgaben des Bahnhofes nach seinem Wert abschätzt. So ist die Berechnung in der Anlage 2 auf- gestellt. Das Charakteristische der ersten Berechnungsart ist die Ausgabengemeinschaft. Eine Ausgabengemeinschaft ist aber nicht überall am Platze, weil

die angeschlossene Bahn durch sie immer in eine ZWahlslage versetzt und unter Umständen, besonders wenn sie einen schwachen Verkehr hat, an Ausgaben beteiligt wird, die für sie nicht erforderlich sind. Das Recht zur Kontrollierung der Abrechnungen und Entwürfe für Neuanlagen hat praktisch für sie nur einen geringen Wert. Denn es handelt sich immer um eine grosse Anzahl von Einzelheiten, über deren Notwendigkeit oder Entbehrlichkeit man im Zweifel sein kann, und es ist für Aussenstehende, auch für die angeschlossene Bahn, sehr schwer, sich darüber ein Urteil zu bilden. Und noch schwieriger ist es, zu entscheiden, wie weit die einzelnen Ausgaben der Bahnhofsgemeinschaft zur Last fallen. Ausserdem muss sich der kleinere Betrieb bei allen Ausgaben dem grösseren unterordnen. Die Achsenzählung liefert an und für sich eine einwandfreie Rechnungsgrundlage. Es kommt aber nicht allein auf die Zählung sondern auch auf die Bewertung der Achsen an. Werden sie unterschiedslos gezählt und die Rechnung eingeführt, so ist ein zutreffendes Ergebnis nur möglich, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: 1. Die Wagenachsen müssen gleichwertig sein, d. h. jede Achse muss im Durchschnitt ungefähr die gleiche Menge befördern. 2. Das Verhältnis der beladenen Achsen zu den leeren muss auf den beteiligten Bahnen das gleiche sein. '1, 1' ... und Betrieb der Eisenbahnen. 3. Die Lokomotiven und deren Achsen müssen auf einer Bahn dasselbe leisten wie auf der anderen. 4. Lokomotiven und Wagen müssen den Gemeinschaftsbahnhof in gleicher Weise in Anspruch nehmen. Die Zeit ihres Aufenthaltes auf dem Bahnhof muss ungefähr die gleiche sein. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so sind die Achsen den verschiedenen Verkehrsleistungen entsprechend zu bewerten. Die Lokomotivachsen lässt man dabei am besten ganz unberücksichtigt, weil die Verkehrsmengen, die der beste Verteilungsstab sind, durch sie nicht genügend scharf zum Ausdruck kommen. Wenn das Verhältnis der beladenen Wagenachsen zu den leeren bei den beteiligten Bahnen verschieden ist, empfiehlt es sich, nur die beladenen Achsen zu zählen. Das geschieht z. B. in der zwischen den S. B.-B. und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bestehenden Bahnhofsgemeinschaft in Basel. Im vorliegenden Falle wurden bisher vertragsgemäss alle Wagenachsen gezählt und die Experten haben sich bei ihren Berechnungen in der Anlage 1 diesem Verfahren angeschlossen. weil das Verhältnis der beladenen Achsen zu den leeren bei der S. B.-B. und der B.-N. ungefähr dasselbe ist. Die Lokomotivachsen haben sie nicht in die Berechnung einbezogen. Die Berechnung ohne Ausgabengemeinschaft (Anlage 2) liefert auch bei ganz verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen zutreffende Ergebnisse. Die durch sie ermittelten Werte können als Marktwerte bezeichnet werden und entsprechen den Preisen, die man einem Unternehmer für die einzelnen Leistungen zahlen würde. Hiernach kommen die Experten zu folgenden Schlüssen: a) Wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung ein eigentliches Äquivalent für das Recht der Mitbenützung bildet und demnach so bemessen werden muss, wie sie bei freier Konkurrenz für die Inanspruchnahme der Anlage voraussichtlich gefordert würde, AS 43 11 - 1917 27 406 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. so ist die auf einer Ausgabengemeinschaft beruhende Berechnung nach dem Achsenprinzip die zuverlässigste, mit der Massgabe jedoch, dass bei wesentlich verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen die Achsen ihrer Verkehrsleistung entsprechend bewertet werden. Wenn bei freier Konkurrenz die den Anschluss gewährende Bahn die Anwendung dieser Berechnungsart fordert, so verlangt sie damit die Erstattung der Kosten, die ihr nach ihren Buchungen durch den Verkehr der anderen Bahn erwachsen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn sie ausser den gebuchten Ausgaben noch Generalkosten in angemessenen Grenzen fordert. Eine nach

diesen Grundsätzen aufgestellte Berechnung enthält die Anlage 1. b) Wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung in dem Ersatz der Vermögensnachteile besteht, welche der zur Anschluss-gewährullg verpflichteten Bahn aus dem Anschluss er-wachsen, so ist von einer Ausgabengemeinschaft abzu-sehen. Die LeistUllgen im Interesse der angeschlossenen Bahn sind in diesem Falle aus den Gesamtleistungen des Gemeinschaftsbahnhofs auszuscheiden und unmittelbar ihrem \Verte nach abzuschätzen' (Anlage 2). Es rechtfertigt sich durchaus, im Verhältnis zwischell Bahllcn, die gesetzlich als Hauptbahnen' gelten, verschiedene Berechnungssystem.e anzuwenden, je nach der Art, der Bedeutullg und Entwicklung des Verkehrs, nach der Art und den Bedürfnissen des Betriebes, sowie nach den dafür nötigen Arbeitsleistungen. Es ist sogar not-wendig, nicht nur allgemein zwischen den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen zu unterscheiden, sondern auch eine etwaige Verschiedenheit. der Verkehrsbedürfnisse auf den Gemeinschaftsbahnhöfen zu berücksichtigen. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen haben zahl- reiche Gemeiuschaftsbahnhöfe mit anderen Bahnen und die Entschädigung wird bei fast allen verschieden be- I I. j ~ ~ Bau und Belrieb der Eisenualmen. );;0 5-1. „I". rechnet. Ein und derselben Bahn gegenüber werden sogar Unterschiede gemacht. Die technischen Mittel müssen ausser Betraecht bleibeu. Denn wenn hierin eine Bahn hinter der anderen zurück- bleibt, so hat sie auch die Folgen zu tragen. Auch die finanziellen Mittel dürfen die Berechnung der Entschädi- gung nicht beeinflussen. Ist die B.-N. notleidend und ist es im öffentlichen Interesse geboten, ihr zu helfen, so hat das mit diesem Prozess nichts zu tun. Für den vorliegenden Fall sind fünf Berechnungen auf- gestellt, jede nach einer anderen Methode. AJ'lage 5 ed- hält eine Vergleichung der Ergebnisse. )} « Fra gell. Sind die Verhältnisse der B.-N. gegenüber denjenigen der S. B.-B. nach den ebell angedeuteten Richtungen hin derart verschieden, dass sich hei .i\ '1- wendung des Achsenprinzips für die B.-N. eiJle unange- messene Belastung ergibt? Ist es imbesonoerc richtig, a) dass die B.-N. vorzugsweise den Lokalverkehr Wie!. nicht den grossen Durchgangsverkehr vermittele uno das'.; der eigentliche Durehgangsverkehr oder in ternatiollne Transitverkehr über die B.-N. gering und im Verhältnis zu ihrem Gesamtverkehr wie auch zum Transitverkehr der S. B.-B. von untergeordneter Bedeutung ~ei, b) dasfi die Baukapitalzinse und Betriebskosten, welche die B.-N. bei eigenen Stationsanlagen mit eigenem Be- triebe für den ihr zufallenden Verkehr hätte aufwenden müssen, geringer seien als diejenigen, die sie beim beste- henden Gemeinschaftsbetriebe mit den S. B.-B. unter Anwendung des Achsenprinzips für die Bahllhofanlagen in Bern, Neuenburg und Kerzers aufzubringen hat? Bieten die bestehenden Gemeinschafts'verhältnisse ge- gegenüber einer supponierten eigenen Anlage mit eigenem Betriebe der B.-N. ökonomische Vorteile und wie hoch sind diese anzuschlagen ? Mit welchen approximativen Beträgen hätte die B.-N. im Falle eigener Anlagen mit eigenem Betrieb zu rechnen? I) 408 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. {( A nt wo r t. Die Verhältnisse der B.-N. sind gegen- über denjenigen der S. B.-B. in der Tat so verschieden, dass eine unterschiedslose Zählung der Achsen eine unan- gemessene Belastung der B.-N. ergibt. Nach den jetzt gekündigten Gemeinschaftsverträgen 'wurden alle Achsen gleich bewertet und es wurde noch die für die B.-N. un- günstige Bedingung hinzugefügt, dass die in einem und demselben Schnell- oder Personenzuge durchlaufenden Achsen nur einmal zu rechnen seien. Hierüber wird bei Beantwortung der Frage VII noch näheres zu sagen sein. U n t e r fra g e a. Was zunächst den Güterverkehr betrifft, so betrug 1911 der eigentliche Durchgangsverkehr oder internationale Transitverkehr (direkter Verkehr nach dem Auslande sowie Verkehr von Ausland zu Ausland über die B.-N.) nur

7380 t. Alles übrige, zusammen 131,375 t. war entweder Lokalverkehr oder Transitverkehr innerhalb der Schweiz oder schweizerischer direkter Verkehr. Beim Personenverkehr stellten sich die Zahlen für dieselben Verkehre auf 22,346 und 769,966 Reisende. Hierdurch dient die B.-N. vorzugsweise dem Lokalverkehr und dem schweizerischen Binnenverkehr. Vom grossen Durchgangsverkehr wird sie nur in geringem Masse berührt. Auch ist ihr eigentlicher Durchgangsverkehr im Verhältnis zum Transitverkehr der S. B.-B. von untergeordneter Bedeutung. Untere Frage b. Mit eigenen Stationsanlagen hätte die B.-N. für ihren Verkehr in allen drei Bahnhöfen mehr aufzuwenden gehabt, als beim Gemeinschaftsbetriebe. Ihre Kosten hätten sich nach der Berechnung in der Anlage 3 an Baukapituzinsell und Betriebskosten gestellt für Bern Fr. 88,350 Neuenburg 64,486 Kerzers 25,150 während sie beim Gemeinschaftsbetriebe nach der Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. 409 rechnung in der Anlage 2, die als die zuverlässigste angesehen wird, Fr. 83,571 50,933 20,629 betragen hätten. Ihr Gewinn ist also anzuschlagen auf Fr. 4,779 13,553 4,521 zusammen Fr. 22,853, wozu noch ein Mehr an Einnahmen von Fr. 24,702 kommt, so dass sich der Gemeinschaftsbetrieb für die B.-N. im Ganzen um Fr. 47,555 billiger stellt. (Vergl. Seite 34 dieses Berichtes am Schluss.) • ,

«( Frage I L Liegen speziell mit Bezug auf den Bahnhof Bern - abgesehen von den in den Ziff. I und II erörterten Fragen - besondere Verhältnisse vor, welche die bisherige Belastung der B.-N. nach dem Achsenprinzip als unangemessen erscheinen lassen und welches sind diese Verhältnisse? » « A n t w o r t : Die Frage ist zu bejahen. In Bern und Neuenburg verwenden die S. B.-B. zu einem grossen Teil besser befähigtes und entsprechend teureres Personal als es für die Verkehrsbedürfnisse der B.-N. allein erforderlich wäre. In Bern sind für die Zwecke der S. B.-B. ein Bahnhofsvorstand mit mehreren Stellvertretern, ein Chef der Güterabfertigung, mehrere Bureauchefs der Güterabfertigung und mehrere Bedienstete für Schreibarbeiten, wie sie für die Verwaltung eines grossen Bahnhofes erforderlich sind, beschäftigt. Dieser ganze Apparat, der der B.-N. mit in Rechnung gestellt wird, ist für ihren Verkehr entbehrlich, ebenso das Bahningenieur-Bureau, mit dem die Bahngemeinschaft allerdings nur zu 1/10 belastet ist. Aehnlich, wenn auch nicht ganz so ungünstig für die B.-N. liegen die Verhältnisse in Neuenburg. Die Einwendung der S. B.-B., dass der Grossbetrieb in Bern und Neuenburg der B.-N. Vorteile brächte, weil sich die Einzelleistung beim Grossbetrieb allgemein billiger stellt als bei einem kleineren Betrieb, trifft im vorliegenden Falle nicht zu. Denn bei Bahnanlagen von der Grösse, wie 410 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. sie für die B.-N. in Bern und Neuenburg erforderlich wären, kann das Personal ebenso gut ausgenutzt werden, wie auf grossen Bahnhöfen. In Bern sind ferner Stations-einrichtungen vorhanden, auf die die B.-N., wenn sie einen eigenen Bahnhof hätte, verzichten könnte. Es sind das die Sicherheitsstellwerke, der Bahnsteigtunnel, und ein grosser Teil der Eingangshalle. Sodann spielt auch die Art Ulld Weise, wie die G. T. B. und die B. S. B. in die Bahngemeinschaft einbezogen sind, eine Rolle. Diese durch das Nebenbahngesetz begünstigten Bahnen zahlen zusammen nur 25,500 Fr. jährlich und in diesen Betrag teilen sich die S. B.-B. Ulld die B.-N. die Vorteile, die die geuaulten Nebenbahnen auf Grund des Nebenbahngesetzes geniessen, gehen also zum Teil auch auf Kosten der B.-N.» « F a g e V. Bietet bei Berücksichtigung aller in Betracht fallender Verhältnisse die Bestimmung einer Pauschalsumme - unter Voraussetzung des Fortbestandes der für die Bestimmung dieser Pauschalsumme massgebenden Verhältnisse - eine rationellere Grundlage für die Berechnung der Anschlussentschädigung als die Anwendung des Achsenprinzips, oder welche andere Berechnungsart halten Sie für die rationellste? Wie hoch ist danach die Entschädigung für

jeden der drei Bahnhöfe zu bestimmen ? » « A 11 t w 0 I' t: Eine Pauschalsumme kann. Hur auf Gnmd einer vorausgegangenen Berechnung der Abschluss- schädigung festgesetzt werden. Sie vereinfacht die Abrechnungen der Parteien in hohem Masse und erspart eLle erhebliche Menge an Schreib- und Rechnungsarbeiten. Die Pauschalsumme wird gewöhnlich auf fünf Jahre und mit der Bedingung vereinbart, dass jede Partei bei wesentlich veränderten Verkehrsverhältnissen und nach grösseren Bahnhofserweiterungen eine Nachprüfung der Summe verlangen kann, die dann auf Grund der vorausgegangenen Berechnung erfolgt, etwa nach der Berechnung in der Anlage 2. Ist die Pauschalsumme für die Jahre 1909 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Nr. 54. Hi bis 1914 festzusetzen, so können die Schlusssummen dieser für das Jahr 1911 aufgestellten Berechnung ohne weiteres als Pauschalsumme gelten, da das Jahr 1911 in der Mitte des genannten Zeitraumes liegt. Für die Zeit von 1914 bis 1919 wäre das Jahr 1916 massgebend und für dieses Jahr würde ein der von 1911 ab eingetretene Verkehrssteigerung entsprechender Zuschlag zu machen sein. Die Verkehrssteigerung hat bei der B.-N. in den letzten Jahren 1.8 % für das Jahr betragen (Vergl. Anlage 4). . . Sollte sich der Verkehr in derselben Weise weiter entwickeln, so wären zu der Pauschalsumme für 1911 9% zuzuschlagen, um die Pauschalsumme für 1914 bis 1919 zu erhalten. ) « Frage V. Sind die Kosten der nach dem 1. Januar 1910 ausser Acht gelassenen und der gegenwärtig in Ausführung befindlichen Berechnungsarten zu bezahlen hätte : " Raupitalzinsen um } Betriebskosten aller Summe. Rem Neuenburg Kerzers Zusammen 1. Abrechnung der Fr. Fr. S.B.-B. für das Jahr 1909 Fr. Fr. Resultat's Aehrenprinzip . 122,159.80 ; 2,639.10 24,698.2; ) 199,497.05 1 :1. Angepasst's Aehrenprinzip (Anlage 1) ..... 97,800.- 40,489.- 21,953.- 160,242. \_\_\_\_ :1 :1. Das Resultat für 1911 (Anlage 1) ..... 101,321. -- 41,947.- 22,734.- 166,011. - :! 4. Unmittelbare Ermittlung der Kostenanteile (Anlage 2) Jahr 1911 8.), 530. -- 50,000.- 22,870.- 158,400 ... - ~. Effektiv Mehrkosten (Frage VIII), Jahr 1911 ..... 65,000.- 12,000. - 13,000. -- 120,000.- 6. Supponiertes Anlage St'u (Anlage 3, Jahr 1911) 104,850. - 75,688. - ~5,150.- 205,688.- Einschlüsslich 16,018 Fr. - 10 Zins des B.-N. Baukapitals in Bern. \_ • Einschlüsslich der Zinsen der Baukapitalien der B.-N. nämlich 1...16 Fr. 16 für Bern und 1910 Fr. für Kerzers, zusammen 19,076 Fr. - 16 AS 43 11 - 1917 ~li 4:12 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. Die neue Anlage 2 lautet: « Unmittelbare Berechnung der Kosten, die von den S. B.-B. auf den Bahnhöfen Bern, Neuenburg und Kerzers für die B.-N. aufzuwenden sind. Nach dem Geschäftsbericht der B.-N. für 1911 und den von der B.-N. dazu gegebenen Erläuterungen (Vergl. die Schreiben vom 18/7. N° 173/12, vom 20/7.14, vom 10/2. 15 und vom 22/2. 15 N° 1419/13 (Seiten 35-50. 56-64 und 69-70 und Seite 38 des Gutachtens). Soweit die von der B.-N. angeführten Zahlen zu Zweifeln keinen Anlass boten, sind sie unverändert gelassen, sonst durch Schätzungen ersetzt. Annahmen: 1. Die Bahnhöfe werden gemeinschaftlich benützt. Die Einnahmen der B.-N. werden bis zum Mittelpunkt der Empfangsgebäude durchgerechnet und die Einführungsgleise bis zu diesen Punkten als zur B.-N. gehörig angesehen. Eine Gemeinschaft der Ausgaben besteht aber nicht. Vielmehr werden die S. B.-B. für die Bahnhofsleistungen, die der B.-N. zur Last fallen, unmittelbar entschädigt. 2. Die bei dem Übergangsverkehr entstehenden Bahnhofsleistungen, nämlich Umladen, Rangieren, Ueberführung von Wagen, entfallen je zur Hälfte auf die B.-N. und die S. B.-B. 3. Da im Geschäftsbericht der direkte Verkehr nicht nach Bahnhöfen ausgeschieden und nur in einer Summe für die ganze Bahn aufgeführt ist, so ist für den Gepäck- und Stückgutverkehr zunächst berechnet, welche Mengen sich ergeben würden, wenn sich der Verkehr gleichmässig über die fünf Übergänge der B.-N. verteilte. Dies würde für jeden Übergang 310 t Gepäck und 135 t Stückgut

ergeben. Da nun aber in Bern und Neuenburg mehr und in Kerzers weniger als der Durchschnitt umgeladen wird, so werden prozentuale Zuschläge oder Abzüge gemacht, und zwar für Bern + 50% für Neuenburg Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N<sup>o</sup> 54. 423 + 40% für Kerzers - 20%. Danach finden Umladungen im direkten Verkehr statt: a) Gepäck b) Stückgut in Bern 465 1703 Neuenburg 434 1589 Kerzers 248 t. 908 t. Bei dem direkten Tierverkehr ergibt sich in ähnlicher Weise ein Durchschnittssatz von 2614 Stück Tieren, wobei eine Tiersendung zu drei Stück angenommen ist (die letztere Zahl ist geschätzt nach den Angaben auf H<sup>t</sup> 16,523 H<sup>t</sup> b<sup>t</sup> 11 Seite 51-52 des Geschäftsberichts rund 6000 Stück Tiere so an dem Durchschnittssatz nichts geändert werden, weil alle Unterlagen für eine Schätzung etwaiger Unterschiede fehlen und es sich ausserdem nur um ganz geringe Beträge handeln kann. Obgleich Tiere im direkten Verkehr auf den Uebergangsstationen zum grössten Teil nicht umgeladen werden und einer besonderen Behandlung dort nicht bedürfen, soll doch für jedes von Bahn zu Bahn übergehende Stück Tier dieselbe Vergütung wie für die ein- und auszuladenden Tiere, nämlich 25 Cts. gewährt werden, weil die Tierwagen mit besonderer Vorsicht rangiert werden müssen. 4. Das Ein- und Ausladen einer Tonne Frachtgut kostet an Löhnen; Prämien und Wohlfahrtseinrichtungen 76 Cts. Das ist der Durchschnittssatz, der in Elsass-Lothringen dafür gezahlt wird. Es wird 1 Fr. in Rechnung gestellt, wobei alle Nebenkosten mit einbegriffen sind und etwaigen besonderen ungünstigen Umständen Rechnung getragen ist. Für Ein-, Aus- und Umladen von Gepäck sind in Neuenburg und Kerzers 1 Fr. 50 Cts., in Bern 1 Fr. 90 Cts. für die Tonne angesetzt. 5. Für Abfertigung eines Personenzuges einschliesslich Vorhalten der Warteräume, Aborte, Beleuchtung, Fahrkartenverkauf sind zu rechnen in Bern 3 Fr., in Neuenburg 2 Fr. 50 Cts. und in Kerzers 1 Fr. Die Prinz-Heinrichsbahn zahlt im Bahnhof Luxemburg an die elsässisch-Lothringische Bahnen 3 Fr. Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N<sup>o</sup> 5-1. 6. Die äussere Abfertigung eines Güterzuges soll ausschliesslich Rangieren eben so viel kosten wie die eines Personenzuges. 7. Für Bern und Neuenburg sind für das Rangieren eines Wagens 77 Cts. angenommen entsprechend dem für Zürich ermittelten Satze, der erheblich höher ist als auf anderen Bahnhöfen (Vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang 1913 N<sup>o</sup> 44 Seite 717). Für die Ueberführung von Wagen von Bahn zu Bahn sind auf den genannten beiden Bahnhöfen ebenfalls 77 Cts berechnet. Die Anschlussgleisbesitzer in Bern zahlen 1 Fr. bis 4 Fr. 50 Cts. für die Ueberführung eines beladenen Wagens. In Elsass-Lothringen zahlen industrielle Werke mit einem Umschlag von etwa 200 Wagen täglich 30 bis 50 Pf. für den beladenen Wagell. Der Satz von 77 Cts. erscheint mit Rücksicht darauf, dass bei den Ueberführungen beladene und leere Wagen durcheinander gerechnet sind und mit Rücksicht auf die erhebliche Anzahl der Wagell vielleicht als zu hoch. Es sollen aber mit diesem Satze auch die Küsten für Wagenausbesserung, Weichenbedienungen und Beleuchtung, die sich der Berechnung entziehen, abgeglichen sein. Das Abstellen eines Personenzuges in Bern wird mit 40 Cts. bewertet und ebensoviel für das Vorziehen des Zuges an den Bahnsteig gerechnet. Dabei ist berücksichtigt, dass die Lokomotiven der B.-N. mitwirken. Für Kerzers wird für Rangieren eines Wagens 60 Cts. gerechnet. Hier war zu berücksichtigen, dass keine Rangierlokomotive erforderlich ist und dass die Zuglokomotive die Rangierarbeiten zum Teil unentgeltlich mit besorgen. Ein Teil der Rangierarbeiten wird von den B.-N. Lokomotiven geleistet. 8. Das Bearbeiten einer Frachtbriefposition kostet 17 Cts. Ein Angestellter, der täglich 10 Fr. erhält, kann täglich 60 Positionen bearbeiten. 9. Ein Güterschuppen einschliesslich Grund und Boden hat in Bern einen Wert von 160 Fr., in Neuenburg von 120 Fr. und in Kerzers von

90 Fr. Für ein qm. der Freiladeplätze stellen sich die Preise auf 100, 60 und 40 Fr. 10. Für eine t Frachtgut täglich sind 16 qm. Güterschuppenfläche erforderlich, für einen Wagen täglich auf dem Freiladeplatz 50 qm. 11. Die Menge der Stückgüter und der ein- und auszuladenden Güter der Wagenladungsklassen A und B ergibt sich aus dem Geschäftsbericht Seite 42. Sie beträgt für Stückgüter 9,65% und für die Wagenladungsklassen A und B 1,34% aller Güter. 12. Die B.-N. benutzt in Beru 3500 m Gleis der S. B.-B. mit zugehörigen Weichen und in Neuenburg 1200 m. Es handelt sich aber nur um eine Mitbenutzung. In Kerzers benutzt jede Bahn Gleise der anderen mit. Die S. B. B. benutzen hier insbesondere das Gleis VI der B.-N. zum Abstellen von Wagen und das Hauptgleis der B.-N. zum Ausziehen beim Rangieren. Der B.-N. fällt, wenn die Leistungen gegen einander abgewogen werden, eine Mehrbenutzung von 800 m zur Last. Unter Annahme eines kilometrischen Satzes von 2345 Fr. für Unterhaltung und einer 4,25%igen Verzinsung des Baukapitals stellen sich die Kosten für Benutzung von 1 km Gleis auf 12,400 Fr. in Bem, 8400 Fr. in Neuenburg und 6400 Fr. in Kerzers, wovon die B.-N. die Hälfte, also 6200, 4200 und 3200 Fr. für 1 km zu tragen hat (vergJ. II Ziff. 12). Berechnung des auf die B.-N. entfallenden Verkehrs und der dafür erforderlichen Einrichtungen nach dem Geschäftsbericht der B.-N. für 1911. A. B. e. r. H. I. G. ü. t. e. r. w. a. g. e. l. l. Im Ortsverkehr sind behandelt 6891. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 5440. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 2720. Personal - Post - Umladegewagen. 426 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 4604. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 2302. Zusammen: Wagen zu rangieren 12,913 Stück. 1 a. Schnell- und Personenzüge abzustellen oder an den Bahnsteig vorzuziehen 6333. 2. Gepäck 1114 t im Binnen- und direkten Verkehr, 535 t im Transitverkehr, 465 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B.-N. =  $1114 + 535 + 465 : 2 = 1623$  t jährlich. Dazu zur Abrundung und für Handgepäck 477 t. Eingeschriebenes und Handgepäck zusammen 2100 t jährlich = 5,8 t täglich. 3. Tiersendungen 2860 im Binnen- und direkten Verkehr. Eine Tiersendung = 3 Stück gibt 8580. Dazu als Anteil der B. N. im Transit- und direkten durchgehenden Verkehr  $3360 + 2614 : 2$ . Gesamtanteil der B.-N. = 11,567 Stück. 4. Güter 14,102 t im Binnen- und direkten Verkehr. 19,873 t im Transitverkehr. Anteil der B.-N. =  $14,102 + 19,873 : 2 = 24,038$ . Davon Stückgüter 9,65% = 2320 t. Dazu 1703: 2 t Stückgut im direkten durchgehenden Verkehr. Insgesamt 3172 t Stückgut jährlich = 10,6 t täglich. 5. Güter der Wagenladungsklassen A und B. 1,34% von 24,038 = 322 t. 6. Fläche des Güterschuppens, Anteil der B.-K.  $10,6 \cdot 16 = 169 = .$ , Dazu für Abfertigungsräume Fläche des Gepäckraumes Anteil der B.-N.  $5,8 \cdot 16 = .$ , Dazu für Abfertigungsräume. Zusammen Fläche des Freiladeplatzes, Anteil der B.-N.  $169,6 \text{ qm} + 50 \text{ qm} + 92,8 \text{ qm} + 50 \text{ qm} + 362,4 \text{ qm}$ . für täglich 6891:  $300 = 23$  Wagen  $23 \cdot 50 = 1150$  qm 7. Züge 7811 jährlich, einschliesslich der Fahrten nach Ausserholligen. 7 8. Frachtbriefpositionen 34,565 (Geschäftsbericht 1911 Seite 51). 9. Länge der mitbenutzten Gleise = 3,5 km. B. Neu e n bur g. 1. G ü t e r w a g. e. n. Im Ortsverkehr sind behandelt 4241. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 14,799. Davon die Hälfte zu Lasten der B. N. = 7400. Personal -, G e p ä c k - und P o s t w a g. e. n. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 4939. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. 2470 (Weitere 20,677 sind in durchlaufenden Zügen ohne Rangierbewegungen übergegangen). Zusammen: Wagen zu rangieren 14,111 Stück. 2. Gepäck 377 t im Binnen- und direkten Verkehr, 672 t im Transit- und 434 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B. N. =  $377 + 672 + 434 : 2 = 930$  t Dazu zur Abrundung und für Handgepäck 140 = 1070 t. jährlich = 2,9 t täglich. 3. Tiersendungen 850 im Biiillei- ulld direkten Ver- kehr. Eine Sendung = 3 Stück gibt 2530. Dazu als Anteil der B.-~. im Tram;it- uud direkten

durchgehenden Ver-kehr 3433 + 2614 : 2, gibt zusammen 5574 Stück. 4. Güter 9932 t. im Billllen- und direkten Verkehr, 45,;')88 t Transit. Anteil der B.-X. = 9932 + 45,588: 2 == 32,726. Davon Stückgüter 9,65% = 3158 t. Dazu 1589 t : 2 Stückgut im direkten durchgehendcll Verkehr. Insgesamt: 3953 t Stückgut jährlich = 13,2 l üg lieh. ;J. Güter der \Vagelladungsklasse A und B 1,34% von 32.726 = 439 t. β. Fläche des Güterschuppem., Anteil der B.-N. 13,2 . 16 = Dazu für AbferLigungsräume . . Fläche des Gepäckraumes, Anteil der B.-\ . 2,9 . 16 = Dazu für Abfertigunglräume . Zusammen 211,2 qm ;-)0 qm 46,4 qm 20 qm 327,6 qm 428 Bau und Betrieb der EisenballDen. XO 54. Fläche des FreiJadeplatzes, Anteil der B.-N. für 4241 : 300 = 14 Wagen täglich 14 . 50 = 700 qm 7. Züge jährlich 7069. 8. Frachfbriefpositionen 22,165. 9. Länge der mitbenützten Gleise 1,2 km. C. K er ze rs. 1. G ü t e r w a gen. Im Ortsverkehr sind behandelt 2212. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 13,885. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 6943. Per s 0 n e n -, Ge p ä c k - und Pos t w a gen. Zusammen: Wagen zu rangieren 9155 Stück. 2. Ge p ä c k 297 t im Binnen- und direkten Verkehr. 101 t im Transif- und 248 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B.-N. = 297 + 101 + 248: 2 = 472t jährlich = 1,3 t täglich. 3. Tiersendungell 954 ä 3 Stück = 2862 Stück. Dazu als Anteil der B.-N. im Transit- und direkten durchlau- fenden Verkehr 2878 + 2614 : 2 Zusammen: 5608 Stück. 4. G ü t e r 3322 t im Binnen- und direkten Verkehr. 36,300 t. Transit. Anteil der B.-N. 3322 + 36,300 : 2 = 21,472 t. Davon Stückgüter 9,65% = 2072 t. Dazu 908 t : 2 im direkten durchlaufenden Verkehr = 2526 t jährlich oder 8,4 t Uiglich. 5. G ü t e r der \Vagenladungsklassen A und B. 1,34 % von 21,472 = 2881. 6. Fläche des Güterschuppens, Anteil der B.-N.8,4 . 16 = . Dazu für Abfertigungsräume . Fläche des Gepäckraums, AJlteil der B.-N. 1,3 . 16 = Dazu für Abfertigungsräume . 134,4 qm 20 qm 20,8 qm ;) qm Zusammen 180,2 qm Fläche des Freiladeplatzes, Anteil der B.-N. für 2212 : 300 = 7 \Yagen HigJich 7 . 50 = 3;)0 qm ,au un", Betrieb der EiscnbahlIt'u . • ,\0 54. "2~' 7. Züge jährlich 7069. 8. Frachtbriefpositionen 5018. 9. Länge der mitbenutzten Gleise 0,8 km. Kosten berechnung. A. Be r n. 1. Wagen zu rangieren 12,313 a 77 Cts. = 1 Q. Schnell- und Personenzüge abstellen oder an den Bahnsteig vorziehen 6333 a 40 Cts. = ..... . 2. Gepäck ein-, aus- und umladen 1623 t a 1 Fr. 90 = ..... . 3. Aufsicht und Hilfeleistung beim Tiere verladen, einschliesslich einer Zulage für besonders vorsichtiges Rangieren der Tier- wagen 11,567 Stück Tiere a 25 Cts. = . . . 4. Stückgut ein-, aus- und umladen 3172 t a Fr. 1 = ..... . 5. Ein- oderr ausladen der Güter der Wa- genladungsklassen A und B 322 t a 50 Cts. = 6. Flächen des Güterschuppens und des Gepäckraums 362,4 qm a 160 Fr. = 57,984 Fr. des Freiladeplatzes 1150 qm a 100 Fr. = 115,000 Fr. 172,984 Fr. Hiervon 7 % für Unterhaltung, Reini- gung, Beleuchtung und Verzinsung des Bau- kapitals = ..... . 7. Züge abzufertigen, einschliesslich per- sönlicher Kosten der Gepäckabfertigung, Ver- kauf der Fahrkarten, VorhaUen der Aborte und \Varteräume und Beleuchtung 7811 a 3·Fr. = ..... . 8. Frachtbriefpositionen 34,565 a 17et.-;. = Fr. 9,943 » 2,533 » 3,084 )} 2,892 )} 3,172 )} 161 » 12,109 ) 23,433 » 5,875 A30 Bau und Betrieb der Eisenbahnen.' No 54. 9. Mitbenutzung von Geleisen (72 der Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Baukapitals) ~,5 km ä 6200 Fr. = Dazu für Transporte VOll und nach \Veyer- mallllshaus = ..... Zusammen B. Neu e n bur g. Fr. 21,700 Fr. 84,902 » 628 Fr. 85,530 1. 'Wagen zu rangieren 14,111 ä 77 Cts. = Fr. 10,865 2. Gepäck ein-, aus- und umladen 930 t a 1 Fr. 50 = ..... . . . . } } 1,395 :3. Aufsicht uHd Hilfeleistullg beim Ver- laden \011 Tieren einschliesslich einer Zulage für besonders vorsichtiges Rangieren derTier- wflgen 5574 Stück Tiere ä 25 Cts. = . . . -1. Stückgut ein-, aus- und umladen 3953 t a 1 Fr. ~-- . . . . . 0 ••••• 0 0 ;)0 Eil!- od gehen der Antwort festgehalten. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Da es

sich um einen Streit über die Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhofsanlagen infolge Anschlusses einer Bahn an eine andere handelt, ist die Zuständigkeit des Bundesgerichts nach Art. 30 Abs. 3 EbG gegeben. 2. - Auch steht der Umstand, dass die Kläger nicht auf Festsetzung dieser Entschädigung für einen bestimmten Zeitabschnitt in bestimmter Höhe geklagt, sondern lediglich allgemein die Feststellung der Grundsätze verlangt haben, nach denen sie vom 1. Januar 1910 an berechnet werden soll, der Anhandnahme der Klage nicht entgegen. Ähnliche Feststellungsbegehren sind in Streitigkeiten der vorliegenden Art vom Bundesgericht schon in den von den Parteien zitierten früheren Fällen (AS 19 S. 739 ff., 25 H, S. 750 ff.) stillschweigend zugelassen worden. In dem Urteile in Sachen Keller, Morteo & Oe gegen Messerschmidt (ebenda 28 II S. 438 Erw. 2), wo das analoge Verhältnis zwischen Eigentümer und Mitbenützer eines Verbindungsgeleises in Frage stand, ist deren Zulässigkeit unter Hinweis auf die besondere Stellung des Bundesgerichts, das hier als eine Art Rechnungshof oder Verwaltungsgericht zu amten habe, seither noch ausdrücklich bejaht worden. 3. - (Feststellung der Anerkennung der Klagebegehren 3, 7 und 8 durch die Beklagte). 4. - Nach Art. 30 Abs. 1 und 3 EbG « ist jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet, den technischen und Betriebsanschluss anderer schweizerischer Eisenbahnen an die ihre ohne Zuschlags taxen oder Reexpeditiionsgebühren und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs in schicklicher Weise zu gestatten: soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofsanlagen oder Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermangelung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt wird.» Das aus der Anschlussgewährung entstehende Rechtsverhältnis zwischen den beiden Bahnen ist in der bisherigen Rechtsprechung verschieden charakterisiert worden. Während die bundesrätliche Botschaft zum Entwurf des Gesetzes (BBl. 1871 H S. 682) in der Pflicht zur Gestattung des Anschlusses einen der Expropriation verwandten Eingriff erblickt - eine Auffassung, die bis zu einem gewissen Grade auch dem Urteile i. S. Nordostbahn gegen Sihltalbahngesellschaft (AS 25 II S. 752, Erw. 4) zu Grunde liegt -, ist in dem Urteile i. S. Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizerbahnen (ebenda 19 S. 750 ff.) ein pachtähnliches Verhältnis angenommen worden. Im Streite der Bundesbahnen gegen die Thunersee- 434 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. 1854. (ebenda 32 II S. 800 ff. Erw. 1) sodann hat das Bundesgericht diese Ansicht für die blosse Mitbenutzung von Anlagen zwar gelten lassen, beim Bestehen eines Gemeinschaftsbetriebes dagegen abgelehnt und angenommen, dass hier in Wirklichkeit ein gesellschaftsähnliches Verhältnis vorliege. Keine dieser Auffassungen vermag für Fälle der vorliegenden Art, wo die anschlussgewährende Bahn der angeschlossenen nicht nur ihre Anlagen zur Verfügung stellt, sondern überdies den Betrieb auf diesen für beide Unternehmungen besorgt, zu befriedigen. Die Analogie mit der Pacht scheidet schon daran, dass die Bewirtschaftung der Pachtsache, nämlich der mitbenützten Anlagen nicht durch den Pächter - als welcher die angeschlossene Bahn anzusehen wäre - sondern durch die anschlussgewährende Bahn, also durch den Verpächter erfolgen würde, ein Moment, das mit dem Wesen der Pacht (Art. 275 und 283 OR) offenbar unverträglich ist. Und der Annahme eines gesellschaftsähnlichen Verhältnisses steht entgegen, dass die beiden Bahnen mit der von jeder ausgehenden Benützung der Anlagen keineswegs einen gemeinsamen, sondern jede ihre eigenen Zwecke verfolgen, so dass die anschlussgewährende Bahn bei Besorgung des Betriebes darauf, soweit durch den Verkehr der angeschlossenen Bahn bedingte Betriebs- handlungen in Frage stehen, nicht im gemeinsamen, sondern ausschliesslich im Interesse der Anschlussbahn tätig wird. Bei der Heranziehung des Begriffes der Expropriation

endlich wird übersehen, dass die Anschlussge- währungspflicht der dadurch betroffenen Bahn nicht nur ein Dulden, die Gestattung der Inanspruchnahme ihres Eigentums auferlegt - worin allein die Enteignung bestehen kann -, sondern sie darüber hinaus auch zu einem Tun, zur Leistung voll Diensten für die angeschlossene Bahn zwingt. Beide Momente - die Leistung von Diensten und der Umstand, dass deren Leistung nicht im eigenen, sondern im Interesse eines Dritten geschieht, - bilden die kenn- Bau und Betrieb der hlst:II L. ... :: ~.:,' J 1. 4::1:> zeichnenden Merkmale der Geschäftsführung für Ir emd e Re c h n un g und zeigen, dass man es auch hier einfach mit einer solchen, d. h. mit der Besorgung der Geschäfte eines andern kraft eines dem Geschäfts- führer vom Gesetze erteilten Auftrages zu tun hat. AU5 dieser Auffassung des rechtlichen Verhältnisses ergeben sich zwanglos auch die Grundsätze, welche für die Bestimmung der von der angeschlossenen Bahn zu leistenden « Ent- schädigung » im Sinne von Art. 30 Abs. 3 EbG massgebend sein müssen. Gleichwie bei den übrigen Fällen der Ge- schäftsführung der Geschäftsführer, soweit nicht das Gesetz etwas anderes vorschreibt, Anspruch auf Ersatz nicht nur seiner unmittelbaren Auslagen, sondern auch der sonstigen für den Geschäftsherrn gemachten AufweH- dungen hat, so kann auch die allschlussgewährende Bahn verlangen, dass ihr nicht nur die aus dem Anschluss für sie entstehenden Mehrkosten ersetzt, sondern darüber hinaus für ihre Dienste eine Vergütung geleistet werde, die nicht nach dem reinen Schadenersatzprinzip, sondern nach dem Lohnprinzip zu bemessen ist. Und gleichwie andererseits, wenn der Geschäftsführer zusammen mit den fremden eigelle Geschäfte besorgt hat, dem Geschäfts- herrn nicht die sämtlichen dabei gemachten Leistungell, sondern nur die für ihn notwendigen und llützlichen in Rechnung gestellt werden dürfen, so kann auch die angeschlossene Bahn zu den Gesamtleistungen der an- schlussgewährenden für die gemeinsam benützten AB- lagen und deren Betrieb nur in jener Beschränkung her- angezogen werden. Danach fällt unter den verschiedenen VOLL den Experten in Betracht gezogenen Berechnungsmethoden jedenfalls die in der Antwort auf Frage VIII enthaltene (Mehrbetrag der Sel b s t kosten, welche den Klägern aus den An- schlüssen erwachsen) von vornherein ausseI' Betracht, wie denn die Beklagte deren Anwendung heute selbst nicht verlangt, sondern anerkennt, zu jenen Selbstkosten noch eine at:lgemessene Vergütung entrichten ~u müssen. Aber 436 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. ~o 51. auch dem Antrage der Kläger, der Ermittlung der Ent- schädigung das bisher nach den Verträgen geltende Achsen system zu Grunde zu legen, kann keine Folge oe(febeu werdell, weil die Anwendung dieses Systems bei b b den verschiedenartigen Verkehrs- und Betriebsverhält;. llissell beider Unternehmungen nach den Ausführungen der Experten zur Folge hätte, dass die Beklagte aB Lt~istungen und Aufwendungen beteiligt würde, die für sie weder notwendig noch nützlich, sondern ausschliesslich durch die Bedürfnisse der Kläger bedingt sind, was sich miL dem Rechtsgrund der Entschädigungspflicht und der daraus folgenden Begrenzung derselben nicht vereinbaren liesse. Umgekehrt entspricht die in Anlage 2 des Gutachtens enthaltene sog. ullmittelbare Kostenberechnung allen dallach zu stellenden Anforderungen, indem sie einerseits nur die für dieBeklagte nötigen und nützlichen Leistungen in Rechnung stellt, andererseits diese Leistungen, wie im Haupt- und Nachtragsgutachten ausdrücklich festge- stellt wird, zum Marktwert, d. h. zu Ansätzen abschätzt, welche nicht nur die Selbstkosten, sondern auch einen angemessenen Unternehmergewinn in sich schliessen und dem entsprechen, was man einem Unternehmer für sie bezahlen würde. Es muss daher dieser Berechnungs- methode gleichwie gegenüber dem reinen, so auch gegen- über dem der Berechnung in ~lage 1 zu Grunde gelegten :>og. angepassten Achsensystem der Vorrang eingeräumt werden. Dies nicht Hur deshalb, weil

eine unmittelbare Berechnung einer bloß, mittelbaren, wie sie das Achsell- system in seiner reinen und angepassten Gestalt darstellt, grundsätzlich vorzuziehen ist, sondern auch aus dem weiteren Grunde, weH auch bei dem angepassten Achsen- system der Uebelstand bestehen bliebe, dass die Be- klagte an für sie überflüssigen Aufwendungen beteiligt wird. Die Einsetzung ihrer Achsen mit bloss 80% ver- mag jenen Mangel nur teilweise zu beseitigen, da damit - abgesehen von dem naturgemäss lediglich approxima- 1 1 i Bau unu Betrieb der .l.:l:;enbahncll. l.'" '>4. 'J.,. tiven Charakter dieses Ansatzes - nur eine der Ver- schiedenheiten, welche in den Verkehrs- und Betriebs- verhältnissen beider Unternehmungen bestehen, nämlich die verschiedene Verkehrsleistung der Achse berücksich- tigt ist. Es haben denn auch die Experten die direkte Berechnung nicht nur bei Beantwortung der Frage 2b ausdrücklich als die für den vorliegenden Fall ( zuver- lässigste» und damit zutreffendste erklärt, sondern. der Ansicht, dass sie vor den anderen den Vorrang verdlene, auch schon bei Beantwortung der Frage 1 unzweideutig Ausdruck gegeben. Denn wenn hier erklärt wird, dass jene Berechnung auch bei ganz verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissell zutreffende Ergebnisse liefere, so kann diese Bemerkung in dem Zusammenhang, in dem sie gemacht worden ist, nämlich im Anschluss an die Erörterung der Mängel der beim Achsensystem voraus- gesetzten Ausgabellgemeillschaft, offenbar nur dahin verstanden werden, dass es bei solchen verschiedenen Verhältnissen angezeigt sei, VOLL der Anwendung des Achsensystems, also auch eines modifizierten, überhaupt abzusehen. Dass das Bundesgericht in zwei früheren Entscheidungen das letztere System dem Urteile zu Grunde gelegt hat, kann demgegenüber nicht entscheidend ins Gewicht fallen, weil es beide Male auf das Gutachten VOLL Sachverständigen hin, die es als nach den da mal s vorliegenden Verhältnissen zuverlässiges Berechnungs- mittel erklärten, im zweiten Falle überdies im Einver- ständnis der Parteien geschah. Ebenso könnte darauf, dass es eine einfachere und bequemere Rechnungsgrund- lage abgibt als die unmittelbare Berechnung, rechtlich nur dann etwas ankommen, wenn die Anwendung der letzteren mit so unverhältnismässigen Umtrieben und Kosten verbundene wäre, dass sie sich vom Standpunkte einer rationellen Eisenbahnverwaltung aus nicht recht- fertigen liesse. Erwägt man, dass alle drei Experten im Eisenbahnwesen praktisch erfahrene Männer sind, so darf aber gewiss als ausgeschlossen betrachtet werden, AS 43 11 - 19t7 !9 438 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. dass sie ein System als das beste empfohlen hätten, das mit solchen Mängeln behaftet wäre. Dazu kommt, dass es nach den Ausführungen des Gutachtens keineswegs nötig ist, die in Anlage 2 enthaltenen Berechnungen für jedes Jahr in ihrer Gesamtheit neu durchzuführen. sondern sich an Hand der Ermittlung für ein Jahr die Entschädigung unschwer auch für eine Reihe weiterer bestimmen lässt, so dass die grössere Umständlichkeit der einmaligen Arbeit durch die Ersparnis ihrer jährlichen Wiederholung aufgewogen wird. Die gegen die einzelnen Posten und Ansätze der Rech- llung Anlage 2 erhobenen Einwendungen sind von den Experten im Nachtragsgutachten einlässlich geprüft und. soweit sie begründet schienen, berücksichtigt worden. Da es sich dabei durchwt)gs um technische Fragen handelt, kann daher zu ihrer Widerlegung einfach auf den Nach- tragsbericht verwiesen werden. Festgestellt mag lediglich werden, dass der Einwand der Kläger, es sei bei der so berechneten Entschädigung der von Brnen zu prästierende Kap i tal auf wall d ausser Acht gelassen worden, nicht zutrifft, wie dies übrigens die Experten ausdrücklich festgestellt haben (vergl. Ziff. II 5 u. 6 und IV 2 der Beantwortung der Erläuterungsfragen der Kläger und Ziff. IV der Beantwortullg der Erläuterungsfragen der Be- klagten). Soweit die Benützung von Einrichtungen für deH PersoneJlyerkehr in Frage

kommt, sind jene Aufwendungen in dem Ansatz für Zugsabfertigung mitenthalten. indem dieser Ansatz nach der Erklärung der Experten auch die Inanspruchnahme des Bahnhofs durch die Reisenden der Beklagten {I Vorhalten der Warteräume. Aborte, Fahrkartenverkauf u. s. w. »umfasst. Und soweit es sich um den Güterverkehr handelt, haben die Sachverständigen die Kapitalzinsen bei den Posten « Güterschuppen, Gepäckräume, Freiladeplätze, Mitbenützung V011 Geleisen » besonders in Rechnung gestellt. Nachdem, die hier eingesetzten Zinsbeträge (unter der aus dem übrigen Inhalt des Gutachtens sich ergebenden Annahme, It •, < Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° M. 439 dass von den für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Verzinsung der Güterschuppen, Gepäckräume, Freiladeplätze insgesamt eingesetzten 7% auf die Verzinsung 4,25% entfallen) allein zusammen 33,879 Fr., also mehr als die Zinsen quote ausmachen, die sich bei Anwendung des angepassten Achsensystems nach Anlage 1 ergäbe (30,566 Fr.), kann von einer Verkürzung der Kläger in dieser Beziehung somit offenbar nicht die Rede sein. Auch bei dem von den Experten angenommenen Zinsfuss von 4,25 % muss es sein Bewenden haben. Da es sich beim Kapitalaufwand nicht um den den Klägern zuzubilligenden Unternehmergewinn, der in den sonstigen Ansätzen zum Ausdruck kommt, sondern um einen Bestandteil der Selbstkosten handelt, können sie unter diesem Titel nicht mehr verlangen, als sie selbst auszulegen haben. Die Behauptung, dass auch von diesem Standpunkte aus der Ansatz :von 4,25 % zu niedrig sei, weil er auf die Steigerung des Zinsfusses infolge des Krieges keine Rücksicht nehme, widerlegt sich durch die Feststellung der Experten, dass die hier in Betracht kommenden Anlagen und Einrichtungen schon seit Jahren bestehen und noch aus billigen Geldern erstellt seien. Für künftige Bauten und Einrichtungen wird der Zinsfuss im Sinne des Nachtragsgutachtens seiner Zeit neu festzusetzen sein. 5. - Eine besondere Vergütung für Beiträge an die Hilfs-, Pensions- und Krankenkassen der Beamten, Angestellten und Arbeiter, Kosten der Versicherung von Liegenschaften und Fahrnis und Haftpflichtenschädigungen kann bei dieser Berechnungsweise nicht gefordert werden, weil man es dabei überall mit Produktions-Selbstkosten zu tun hat, die bei Ermittlung des Unternehmerpreises. der für eine "Leistung verlangt wird, mit eingestellt werden und daher in den für die einzelnen Leistungen zugebilligten Ansätzen als inbegriffen zu betrachten sind. Es haben denn, auch die Experten wiederholt betont, dass in ihren Ansätzen alle Neben- 440 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. ~;v 54. k o s t e n mitenthalten seien (vergl. Nachtragsgutachten Beantwortung der Fragen der Kläger, Ziff. II 8, Ziff. VI 3, Anlage 2 ({ Annahmen ) Ziff. 4). Aus dem gleichen Grunde, weil in der Vergütung von Marktpreisen bereits eingeschlossen, muss auch die Zubilligung eines besonderen Zuschlags für allgemeine Verwaltung abgelehnt werden. Ebenso erweisen sich danach die Klagebegehren 3 und 4: - mit denen die Eillbeziehung der auf Betriebsrechnwlg belasteten Bahnhofumbaukosten sowie der nach dem 1. Januar 1910 ausgeführten Erweiterungs- und Umbauten in die Gemeinschaft verlangt wird - als gegenstandslos, weil die Experten bei ihrer Berechnung die sämtlichen für den Verkehr der Beklagten erforderlichen Anlagen und Einrichtungen ohne Rücksicht auf die Art ihrer Buchung und den Zeitpunkt ihrer Erstellung eingesetzt und damit dem Umstand, dass auch die neu erstellten erweiterten Anlagen bis zu einem gewissen Grade den Bedürfnissen der Beklagten dienen, bereits Rechnung getragen haben. Was die künftigen Bauten betrifft, so werden sie bei der Ermittlung der Entschädigung für die betreffenden Jahre von den Parteien in gleicher Weise zu berücksichtigen sein, wie es die Experten für das Jahr 1911 getall haben. 6. - Dagegen ist das Verlangen der Beklagten, dass die aus Anlage 2 sich ergebenden E-utschädigungen um

die Zinsen ihrer eigenen Baukapitalanteile (von 15,166 Fr. 16 Cts. für Bern und 3910 Ft. für Kerzers) zu kürzen seien, begründet. Da die in der Anlage 2 für die einzelnen Bahnhöfe festgesetzten Summen die Verzinsung des gesamten Kapitalaufwands ohne Rücksicht darauf, von wem s. Z. das Kapital beschafft worden ist, umfassen, können sie der Beklagten nicht ganz, sondern nur unter Abzug der Zinsen auferlegt werden, die auf die von ihr selbst auf-gebrachten Kapitalbeträge entfallen. Dies wird denn auch von den Klägern grundsätzlich und beim Abzug für den Bahnhof Bern auch hinsichtlich der Höhe des abzuziehenden Betrags anerkannt. Sie wenden sich lediglich dagegen, 'I I Bau und Betrieb der Eisenbahnen. :-Ja 54. 441 dass eine solche Kapitalbeteiligung auch für die Station Kerzers angenommen werde, indem sie behaupten, dass die Experten bei der hier vorgeschlagenen abweichenden Abgrenzung des Gemeinschaftsgebietes, bezw. den ihr zu Grunde liegenden Annahmen über die Mitbenützung der einzelnen Stationsteile von irrtümlichen tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen seien. Diese Bestreitung kann indessen, abgesehen davon, ob sie nicht als verspätet angesehen werden müsste, schon deshalb nicht gehört werden, weil das Gutachten der Experten in diesem Punkte auf den Aussagen der einvernommenen Zeugen beruht, deren Glaubwürdigkeit nicht angezweifelt werden kann. Mit der Frage, ob die Beklagte wegen der von den Experten festgestellten Mehrmitbenützung ihrer Reise nachträglich noch eine Rückvergütung auf den bis und mit 1909 geleisteten Anschlussentschädigungen verlangen könnte, hat sich das Bundesgericht nicht zu befassen, weil im gegenwärtigen Prozess nach den beiderseits gestellten Begehren nur die Ermittlung der Entschädigung für die Zeit vom 1. Januar 1910 an im Streit steht. Im weitem sind die Parteien darüber einig, dass die Beklagte ausser den vorstehend erwähnten Zinsen ihr Kapitalanteile von der Entschädigung auch noch die Pachtzinsen für das vom ihr gepachtete, dem Gemeinschaftsbalmhof Bem einverleibte Areal im Betrage vom 5200 Fr. jährlich abziehen darf. Weitere Abzüge für die auf den Bahnhöfen erzielten indirekten Einnahmen und die von den einmündenden Nebenbahnen zu bezahlenden Beträge, wie sie bei Anwendung des Achsensystems zu machen wären, können bei der hier angenommenen Rechnungsmethode nicht in Betracht fallen. 7. - Es ist daher der von der Beklagten zu entrichtende Betrag für das Jahr 1911 auf netto 134,123 Fr. 84 Ct. (158,400 Fr. - 24,276 Fr. 16 Cts.) festzusetzen. Für die übrigen Jahre ist eine ziffermässige Bestimmung mangels Vorliegens einer Ausrechnung seitens der Experten meht möglich. Und zwar auch nicht in Gestalt der Feststellung 442 Bau und Betrieb der Eisenbahnen. N° 54. einer Pauschalsumme für eine fünf jährige Periode im Sinne der Antwort zu Expertenfrage IV, weil die Entschädigung eben nicht von 1909 an, sondern erst vom 1. Januar 1910 zu ermitteln, für die Zeitspanne von 1910- 1914 aber das Jahr 1911 nicht das Mitteljahr ist. Auch der in Anlage 4 ausgerechnete Koeffizient der Verkehrszunahme der Beklagten gibt dazu für die Zeit nach 1911 keinen Massstab, da er nach der Erklärung der Experten nur bis zu diesem Jahre gilt. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als die Beklagte für das Jahr 1911 unmittelbar zur Zahlung der angegebenen Summe zu verurteilen, hinsichtlich der übrigen Jahre dagegen die Parteien auf die Ermittlung nach den in der verbesserten Anlage 2 enthaltenen Grundsätzen zu verweisen. Dabei hat es die Meinung, dass von den darin enthaltenen Bewertungen mangels abweichender Verständigung nur insoweit abgegangen werden darf, als Änderungen im Umfange des Verkehrs der Beldagteil und in den infolgedessen zu dessen Bewältigung nötigen Leistungen nicht rechtfertigen. Für das Jahr 1910 kann die massgebende Summe einfach durch Vornahme eines dem Verkehrszunahmekoeffizienten von 1,8% entsprechenden Abzugs an dem für 1911 festgesetzten Betrage ermittelt werden. Demnach hat das

Bundesgericht beschlossen: Es wird davon Vormerken Ommittelt, dass die Beklagte anerkannt: a) die Zahlung der von ihr zu leistenden Anschluss-entschädigung habe monatlich zu erfolgen und die dahe-riaen Beträge seien vom Tage der Rechnungszustellung mit 7 Zinsen zu verzinsen, wenn die Zahlung nicht innert Monatsfrist nach stattgefunder Zustellung erfolgt; b) die auf Grund dieses Urteils für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum Erlass des Urteils zu ermittelnden monatlichen Entschädigungsquoten vom Ende desjenigen Prozessrechts. N° 55. 443 Monats an, für den die Feststellung erfolgen wird, bis zum Zeitpunkt der Zahlungen zu 5 % zu verzinsen ; und sodann erkannte: 1. Die Beklagte hat den Klägern für das Jahr 1911 eine Anschlussentschädigung von netto 134,123 Fr. 84 Cts. zu zahlen; für das Jahr 1910 ist die Entschädigung unter Berücksichtigung des Verkehrszunahme-Koeffizienten von 1,8% entsprechend niedriger zu berechnen. 2. Für die Zeit ab 1. Januar 1912 ist die von der Beklagten an die Kläger zu leistende Anschlussentschädigung nach Massgabe des wirtschaftlichen Wertes der VOLL den Klägern für die Beklagte aufgewendeten Gesamtleistungen auf Grund der von den Sachverständigen in der verbesserten Anlage 2 ihres Gutachtens aufgestellten Rechnungsmethode unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse festzusetzen. 3. Alle weitergehenden Anträge der Parteien werden abgewiesen. VII. PROZESSRECHT PROCEDURE 55. orten der staatsrechtlichen Abteilung vom 11. Mai 1917 i. S. Gemeinde Tinzin gegen E. Frote & Oie. Streit zwischen dem Konzedenten und dem Konzessionär einer Wasserwerkanlage an einem öffentlichen Gewässer über die Verwirkung der Konzession zufolge Nichterhaltung der konzessionsmässigen Baufrist. Unzuständigkeit des Bundesgerichts als prorogierten Gerichtsstands i. S. von Art. 52 Ziff. 1 OG wegen öffentlich-rechtlichen Charakters des Streitverhältnisses. 11. - Durch « Konzessionsvertrag » vom 25. Januar I 6. Februar 1911, genehmigt vom Kleinen Rate am

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