

## II. Kompetenz gemäss Art. 50 OG. — Compétence en vertu de l'art. 50 OJF.

### 1. Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

#### *Etablissement et exploitation des chemins de fer.*

#### 49. Urteil vom 21. Mai 1908

in Sachen **Arth-Rigi-Bahngesellschaft, Kl.**, gegen  
**Rigi-Bahngesellschaft, Vekl.**

**Art. 30 leg. cit. : Entschädigung für die Benützung einer Bahnanlage. (Strecke Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm.) Rechtliche Stellung der beiden Bahnen : Zwangsgemeinschaft. Grundsätze für die Berechnung der angemessenen Entschädigung. Mass. Verzinsung.**

A. Durch Beschluß vom 9. Juni 1869 erteilte der Große Rat des Kantons Luzern — gemäß Art. 2 des seither durch das entsprechende Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 erstetzten Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852 — den Herren Ad. Käff, Ingenieur in St. Gallen, Olivier Fschokke, Ingenieur in Aarau, und N. Riggerbach, Vorsteher der Maschinenwerkstätte in Olten, für sich oder zu Händen einer Aktiengesellschaft, welche in der Folge als „Rigibahngesellschaft“, mit Sitz in Luzern, gegründet wurde, die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn „vom Seeufer in Wignau nach Kaltbad und bis an die (luzernerisch-schwyzerische) Kantonsgrenze gegen Rigi-Staffel“. Das genannte Konsortium war gleichzeitig beim Kantonsrat von Schwyz um die Konzession zur Weiterführung dieser Linie auf dem schwyzerischen Territorium von Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm eingekommen. Dieses Gesuch wurde abgewiesen; dagegen erteilte der Kantonsrat von Schwyz durch Beschluß vom 23. Juni 1870 — ebenfalls gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 — die von elf Kantonsangehörigen in Arth zu Händen

einer zu gründenden Aktiengesellschaft nachgesuchte Konzession einer Eisenbahn „von der luzernerisch schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Rigi-Kulm und von da auf der Nordseite des Rigi in die Talsohle Arth-Goldau“. Die Rechte aus dieser Konzession gingen später auf die Aktiengesellschaft der „Arther-“, später „Arth-Rigibahngesellschaft“, mit Sitz in Arth, über. Die beiden Konzessionen erhielten die in § 2 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 vorgeschriebene Genehmigung des Bundes. Sie lauten auf eine Konzessionsdauer von 99 Jahren von der Betriebsöffnung an, mit Vorbehalten betreffend Rückkaufsrechte des Bundes und der Kantone und betreffend die Erneuerung der Konzessionen. Ferner enthalten beide die Zusicherung des Konzessionskantons, während 30 Jahren keine andere Bahn in gleicher Richtung und mit gleichem Zweck auf den Rigiübergang zu konzessionieren oder selbst zu bauen. Die Linie Wignau-Staffelhöhe wurde sofort in ihrer ganzen Länge erstellt und im Jahre 1871 dem Betriebe übergeben. Von der Arther Konzessionslinie wurde zunächst nur das Teilstück Staffelhöhe-Rigikulm in Angriff genommen und nach Vollendung, im Juni 1873, dem Betriebe der Strecke Wignau-Staffelhöhe angeschlossen, auf Grund eines Betriebsvertrages, welcher schon am 9. Dezember 1871 zwischen der Arther-Rigibahngesellschaft bzw. ihren Rechtsvorgängern und der Rigibahngesellschaft zustande gekommen war. Dieser Vertrag ging in der Hauptsache dahin: Die Arther-Rigibahngesellschaft übergibt ihre Strecke Staffelhöhe-Kulm auf den Tag der Betriebsöffnung „in Unter-, Ober- und dem zum Betriebe der Bahn erforderlichen Hochbau in vollständigem betriebsfähigem Zustande“ der Rigibahngesellschaft in Luzern zum Betriebe. Die Rigibahngesellschaft als Betriebspächterin hat das nötige Betriebsmaterial zu beschaffen, die Bahn in allen Teilen, mit Gebäuden und Inventar, in gutem Zustande zu erhalten und bezüglich des Betriebs die der Arther Gesellschaft durch Gesetz und Konzession überbundenen Pflichten zu übernehmen, mit Vorbehalt der Haftung aus Betriebsunfällen, die durch Naturereignisse herbeigeführt werden. Die Bahneigentümerin ihrerseits hat für die Neuanschaffung von Schwellen, Bahnstangen und Schienen, die Ausrüstung der Bureaux und Stationsräume, sowie für die Reparaturen von Beschädigungen

am Bahnkörper oder an den Gebäuden infolge mangelhafter Konstruktion des Unterbaues oder außerordentlicher Naturereignisse aufzukommen, soweit der Schaden 600 Fr. übersteigt. Nach § 8 des Vertrages bezieht von den gesamten Bruttoeinnahmen der Bahnstrecke — exklusive Pachtzinse von Restaurationen und Erlös von Abgangsmaterial und Hochbaumaterial — die Betriebspächterin 50%, nämlich für den Betrieb und Unterhalt der Bahn 35%, und für das Betriebsmaterial und dessen Unterhalt 15%; die übrigen 50% sind der Bahneigentümerin und Verpächterin abzuliefern, und zwar der approximative monatliche Ertrag jeweils auf den zehnten Tag des folgenden Monats, und der Rest nach erfolgter Genehmigung der auf 31. Oktober abzuschließenden Betriebsrechnung. — Etwas später wurde dann auch die selbständige Linie von Arth her gebaut und diese Linie, in Abänderung des ursprünglichen Projektes, welches ihre Einmündung auf Staffelhöhe in das schon erstellte und der Bignauerlinie angeschlossene obere Teilstück vorgesehen hatte, mit einem zweiten, besonderen Geleise nach der Kopfstation Nigikulm geführt. Den Betrieb auf dieser, am 4. Juni 1875 eröffneten Arther Linie besorgte die Arth-Nigibahngesellschaft selbst. Auf den 1. Januar 1880 lief der Betriebsvertrag der beiden Gesellschaften für die Strecke Staffelhöhe-Kulm, vom 9. Dezember 1871, ab. Die Vertreter der Gesellschaften hatten im Hinblick hierauf Entwürfe für einen Kaufvertrag und eventuell für einen Pachtvertrag vereinbart; diese wurden jedoch von den Aktionären der Nigibahngesellschaft abgelehnt. Auch neue Pachtunterhandlungen führten zunächst zu keinem Resultat, da die Parteien sich über verschiedene Punkte, namentlich über die Höhe des Pachtzinses, nicht einigen konnten. Schließlich verständigten sie sich dahin, diese Differenzen dem schweizer. Bundesrate als Schiedsgericht zu unterbreiten. Der Bundesrat entschied hinsichtlich des Pachtzinses im Sinne des Anspruches der Arth-Nigibahngesellschaft, und es bestimmte darnach Art. 12 des neuen Pachtvertrages, vom 3. April 1880: „Von der Gesamteinnahme aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Bahn Staffelhöhe-Kulm bezieht:

- „die Betriebspächterin 25 %,
- „die Verpächterin 75 %.

„Von der der Verpächterin zukommenden Einnahme wird der „approximative monatliche Ertrag dem Verwaltungsrat der Arth-Nigibahn jeweilen auf den 15. Tag des folgenden Monats, und „der Rest nach der auf 31. Oktober abgeschlossenen Betriebsrechnung ausbezahlt.“ — Im übrigen wurden die vorstehend erwähnten Bestimmungen des früheren Vertrages beibehalten, mit folgenden Abänderungen: Die Haftung zufolge der eidg. Transport- und Haftpflichtgesetzgebung wurde im vollen Umfange der Betriebspächterin auferlegt und über die Verhältnisse der Station Kulm in der Hauptsache vereinbart, die Betriebspächterin sei zur Benutzung der Station vollständig gleichberechtigt mit der Verpächterin; für den Stationsdienst werde gemeinsames Personal (ein Vorstand, Portier, Schiebbühnenwärter und die nötigen Aushülfsarbeiter) angestellt, dessen Bezahlung jeder Gesellschaft je zur Hälfte obliege (Art. 6); der Unterhalt der Station „in Unter-, „Ober- und Hochbau, sowie des Materials“ erfolge durch die Verpächterin, doch habe die Pächterin ihr hierfür einen festen jährlichen Kostenbeitrag von 500 Fr., zahlbar auf 31. Oktober, zu leisten (Art. 7). Die Dauer dieses neuen Vertrages war vorgesehen für die Zeit vom 1. Januar 1880 bis zum 1. Januar 1888, mit Verlängerung um je ein weiteres Jahr, solange von keiner Partei eine (näher geregelte) Kündigung erfolgen würde (Art. 11). Der Vertrag blieb tatsächlich in Kraft bis Ende 1904; auf den 1. Januar 1905 wurde er von der Arth-Nigibahngesellschaft, welche eine Erhöhung ihrer Beteiligung am Ertrage der Vertragsstrecke beanspruchte, gekündigt. Nach erfolglosen Verhandlungen der Parteien über eine Neuregelung des bisherigen Vertragsverhältnisses unterbreitete nun die Nigibahngesellschaft mit Eingabe vom 15. Dezember 1904 dem Bundesrate zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch um Konzessionierung einer eigenen Linie von Staffelhöhe nach Nigi-Kulm und verband damit das weitere Gesuch, der Bundesrat möchte, in Anwendung des Bundes-Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872, die Arth-Nigibahngesellschaft verhalten, ihr die Mitbenutzung der Bahnstrecke Staffelhöhe-Nigikulm für so lange noch gestatten, bis über jenes Konzessionsgesuch entschieden bezw. ihre eigene Linie gebaut sein werde. Mit Eingabe vom 24. Dezember 1904 protestierte die

Arth-Rigibahngesellschaft gegen die Erteilung einer Konzession Staffelhöhe-Kulm an die Rigibahngesellschaft, indem sie sich bereit erklärte, den Betrieb auf ihrer bestehenden Linie selbst zu übernehmen, und gleichzeitig eine Vorlage über die Einrichtung und die Verbindung dieses Betriebes mit demjenigen der unteren Strecke der Rigibahn machte. Ferner stellte sie am 6. Februar 1905 ihrerseits ein Konzessionsgesuch für Bau und Betrieb einer dritten Verbindung des Rigi mit dem Tal, von Staffelhöhe nach Weggisi. Am 17. Februar 1905 faßte der Bundesrat auf Antrag seines Eisenbahndepartements folgenden Beschluß:

„1. Der Rigibahn wird gestützt auf Art. 30 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, gestattet, die der Arth-Rigi-Bahn gehörende Strecke Staffelhöhe-Kulm mitzubenuzen, und es ist bezüglich des Zugverkehrs auf dieser Strecke vorläufig für das Jahr 1905 der status quo aufrecht zu erhalten.

„2. Die Frage der Entschädigung ist im Streitfalle durch das Bundesgericht zu erledigen.“

Dieser Beschluß erfolgte in Erledigung der Eingaben der beiden Bahnen betreffend den Betrieb der bisherigen Pachtlinie Staffelhöhe-Kulm, mit Vorbehalt des der Bundesversammlung zustehenden Entscheides über die daneben eingereichten beiderseitigen Konzessionsgesuche, über die sich jedoch das Eisenbahndepartement bereits mit Zuschrift vom 15. Februar 1905 an den Verwaltungsrat der Rigibahngesellschaft unter Hinweis auf den aus ihrer Bewilligung notwendig resultierenden, die beiden Bahnunternehmungen schwer schädigenden Konkurrenzkampf in ablehnendem Sinne geäußert hatte. Die Begründung des Beschlusses geht dahin: Das von der Arth-Rigibahngesellschaft vorgelegte Projekt des Selbstbetriebs der fraglichen Linie würde gegenüber der bisherigen Betriebsweise eine ganz wesentliche Verschlechterung darstellen und könnte jedenfalls für die Saison 1905 schon mangels der nötigen Einrichtungen noch nicht verwirklicht werden; der Bundesrat als Eisenbahnaufsichtsbehörde aber könne nicht zugeben, daß zufolge der Kündigung des bisherigen Pachtvertrages eine solche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse auf jener Linie eintrete, und

es müsse daher der Rigibahn gestattet werden, ihre Züge nach wie vor, jedenfalls während des Jahres 1905 und bis zur Erledigung des die gleiche Strecke betreffenden Konzessionsgesuchs, bis nach Kulm als ihrem verkehrstechnisch natürlichen Endpunkte zu führen, wobei die Entschädigungsfrage im Streitfalle gemäß Art. 30 Abs. 3) des Eisenbahngesetzes vom Bundesgericht zu beurteilen sein werde.

B. Mit Klage vom 22. Juli 1905 hat die Arth-Rigibahngesellschaft unter Berufung auf den vorstehenden Bundesratsbeschluß beim Bundesgerichte gegen die Rigibahngesellschaft das Begehren ans Recht gesetzt:

1. Die Beklagte sei pflichtig zu erklären, für den Betrieb ihrer Bahnunternehmung auf der Strecke Staffelhöhe-Kulm der Klägerin als Eigentümerin dieser Strecke für das Jahr 1905 eine Entschädigung zu bezahlen.

2. Diese Entschädigung habe zu bestehen:

a) in dem Reinertrage, den die Beklagte pro 1905 aus dem Betrieb der Strecke beziehe;

b) in einer Zuschlagsentschädigung von 18,000 Fr., eventuell nach richterlichem Ermessen, für den Gebrauch und die Abnutzung pro 1905, der (Stations-) Anlagen auf Rigi-Kulm wegen ihres Nutzens auch für die Linie Bignau-Staffelhöhe.

3. Bei Berechnung des Reinertrages (Ziff. 2 litt. a) seien, was speziell die Betriebsauslagen betreffe, die in der Klagebegehrung näher ausgeführten Grundsätze, eventuell mit den vom Gericht als angemessen erachteten Modifikationen, als anwendbar zu erklären, und es habe das Gericht nach Feststellung dieser Grundsätze, sobald der Rechnungsabschluß pro 1905 erfolgt sei, auf Grundlage einer Expertise die Summe der Reinertragsentschädigung zu bestimmen und die Beklagte zur Bezahlung des der Klägerin im Sinne des Begehrens sub Ziffer 2 zukommenden Betrages, zuzüglich 5 % Zins von den monatlichen Betreffnissen jeweilen von Ende des Monats an, zu verurteilen.

In der Klagebegründung wird das angegebene Maß des Entschädigungsanspruchs im allgemeinen damit motiviert, daß hier jedenfalls nicht ein Normalfall des Art. 30 EGG — die einfache Mitbenutzung einer Linie durch eine fremde Bahngesellschaft —

vorliege, daß es sich vielmehr um die der Klägerin außerordentlicherweise aufgezwungene Hingabe ihres ganzen Rechts an der fraglichen Bahnlinie, und zwar an einen mächtigen Konkurrenten, handle. Und hinsichtlich der Ermittlung der Betriebsausgaben, durch deren Abzug von den Bruttoeinnahmen der Reinertrag der streitigen Bahnstrecke bestimmt werden soll, wird verlangt, es seien die Personallöhne und die anderweitigen generellen (im einzelnen aufgeführten) Betriebskosten grundsätzlich nach den Verhältnissen der Klägerin, nicht nach denjenigen der Beklagten, anzuschlagen, weil jene ersteren ja beim Selbstbetriebe durch die Klägerin Anwendung fänden.

C. In ihrer Rechtsantwort vom 27. September 1905 hat die Rigibahngesellschaft beantragt:

1. Rechtsbegehren 2 und 3 der Klägerin seien abzuweisen.

2. Der Pachtzins sei in der Weise zu bestimmen, daß zunächst aus den auf den Betrieb der Strecke Staffelhöhe-Kulm entfallenden Bruttoeinnahmen die Verwendungen beider Gesellschaften für den Betrieb dieser Strecke gedeckt und die Restanz unter beide Gesellschaften verteilt werde, in der Weise, daß der Beklagten mindestens die Hälfte davon verbleibe.

3. Die Betriebskosten der Beklagten seien auf 40,000 Fr. festzusetzen; die Vergütung an die Klägerin für die Verzinsung des Wertes ihrer Anlagen (800,000 Fr.) zu 4%, sowie für die Einlagen in den Erneuerungsfonds (750 Fr. per Km.), seien auf 33,500 Fr. festzusetzen.

Die Antwortbegründung bezeichnet die Behauptung der Klägerin, daß sie zur Hingabe ihres ganzen Rechts gezwungen werde, als unverständlich, da ihr ja auf der Strecke Staffelhöhe-Kulm immer noch eine besondere Linie zu alleinigem Betriebe zur Verfügung stehe, und betont, unter Hinweis auf die Entstehungsgeschichte der beiden Rigibahnen, daß die streitige Linie überhaupt nur zu dem Zwecke gebaut worden sei, um der Beklagten zum Betriebe überlassen zu werden. Das Transportgeschäft werde auf dieser Linie tatsächlich unter Mitwirkung beider Parteien betrieben: Die Klägerin gebe dazu den Bahnkörper und die Stationsanlage auf Rigikulm, die Beklagte besorge mit ihrem Material und Personal den Bahnbetrieb. Folglich seien aus den Bruttoeinnahmen

zunächst die der beidseitigen Mitwirkung entsprechenden Auslagen und Verwendungen zu decken; am Rest, den man als Reinertrag bezeichnen könne, seien grundsätzlich beide Parteien anteilsberechtiget, und es erscheine seine Verteilung nach Hälften als angemessen. Die Klägerin habe, jedenfalls seit Inkrafttreten des Bundes-Eisenbahngesetzes von 1872, kein Monopol für den Bahnbetrieb zwischen Staffelhöhe und Kulm, vielmehr sei die rechtliche Möglichkeit der Beklagten, selbst die Konzession einer Linie nach Rigikulm zu erlangen, in Betracht zu ziehen und bei Bemessung der zur Verteilung stehenden Entschädigung mit den Konsequenzen der Erstellung und des Betriebs einer solchen Linie zu rechnen. Hinsichtlich der Rechnungsaufstellung sodann nimmt die Beklagte den Standpunkt ein, daß grundsätzlich ihre eigenen tatsächlichen Betriebsverhältnisse zu Grunde zu legen seien, und diskutiert, unter Anschluß einer Berechnung ihrer effektiven Betriebskosten für die bisherige Pachtlinie, die einzelnen Posten und Ansätze der Klägerin, dies jedoch in der Meinung, daß das Gericht vorerst bloß die Grundsätze der Entschädigungsberechnung festzustellen habe, während die Bezifferung der Entschädigung nach diesen Grundsätzen eventuell einem spätem Verfahren vorzubehalten sei.

D. In Replik und Duplik haben die Parteien an ihren Begehren und Rechtsstandpunkten festgehalten.

E. Anlässlich der Tagfahrt zur Beweisverhandlung, vom 30. Januar 1906, haben die Parteien sich dahin verständigt, daß

1. zufolge des Bundesratsbeschlusses vom 17. Februar 1905 der bisherige Pachtvertrag in seinem ganzen Umfange, mit Ausnahme der Pachtentschädigung, insbesondere auch in dem durch Art. 12 Abs. 2 geregelten Zahlungsmodus — vorbehaltlich der Frage des Zinsbeginns — pro 1905 noch gelten und die streitige Entschädigung auf Grundlage desselben festgesetzt werden soll;

2. diese Entschädigung im vorliegenden Verfahren ziffermäßig bestimmt werden soll.

F. Beweis ist geführt worden durch die von den Parteien vorgelegten Urkunden, sowie durch Expertise, verbunden mit einem Augenschein.

Das von den Experten, J. Bünzli, Betriebsdirektor der Appenzeller Bahn, in Herisau, L. Kürsteiner, Ingenieur, in St. Gallen,

und E. Jäckli, Direktor der Appenzeller Straßenbahn, in Teufen, erstattete erste Gutachten, vom Dezember 1906, ist nach detaillierter Berechnung der Ertragsverhältnisse der in Rede stehenden Linie, an Hand der den Experten vorgelegten Fragen zu folgendem Schlusse gelangt:

„Es soll der Eigentümerin der Strecke Staffelhöhe-Rigikulm „wenigstens so viel zufallen, wie wenn sie die Linie selbst betreiben würde, wobei auch der Pächterin ihre Betriebsauslagen gedeckt sind. Die Pächterin hat ihren Gewinn durch die entsprechende Frequenz ihrer eigenen Linie. Für das Jahr 1905 machen die Bruttoeinnahmen der Pachtstrecke 131,361 Fr. 62 Cts. aus. Die heutigen Betriebskosten der Beklagten betragen zirka 25,000 Fr. Die Klägerin würde ungefähr auf die gleichen Betriebskosten kommen. Es macht dies zirka 19 % der Bruttoeinnahmen aus. Wenn wir also von den Bruttoeinnahmen der Pachtstrecke 80 % = 105,089 Fr. 30 Cts. der Eigentümerin, und 20 % = 26,272 Fr. 32 Cts. der Pächterin zuteilen, so dürfte oben genannter Bedingung entsprochen sein. Sinken die Einnahmen der Pachtstrecke wesentlich, so werden die Betriebsausgaben nicht im gleichen Maße sinken, so daß bei Bruttoeinnahmen unter 100,000 Fr. der Eigentümerin 75 % und der Pächterin 25 % zufallen dürften. Es läßt dies vermuten, daß schon im Jahre 1880, bei der Festsetzung der Anteile der beiden Bahnen, dem von uns heute vorgeschlagenen Grundsätze Rechnung getragen wurde.“

Zur Überprüfung dieses Gutachtens ist auf Antrag der Beklagten, die dasselbe in seiner Grundlage beanstandet hat, eine Oberexpertise angeordnet worden. Die Oberexperten, Ingenieur P. Manuel, gewes. Direktor der SBB, in Lausanne, L. Würsel, Generalsekretär der SBB, in Bern, und Ingenieur W. Winkler, Direktor der Pilatusbahn, in Alpnachstad, haben in ihrem Befunde vom Oktober 1907, mit Ergänzung vom Februar 1908, abweichend von den ersten Experten, als leitenden Grundsatz aufgestellt:

„Aus den Brutto-Betriebs-einnahmen der Strecke Staffelhöhe-Rigikulm sind zu decken:

„a) Die effektiven Betriebsausgaben.

„b) Der auf die Strecke Staffelhöhe-Rigikulm entfallende Anteil „an den Ausgaben für die Gemeinschaftsstation Rigikulm.

„c) Die Verzinsung des für die fragliche Strecke (Bahnanlage „und Rollmaterial) aufgewendeten Kapitals (Anlagekapitals) zum „gebräuchlichen Zinsfuß.

„Der verbleibende Rest stellt, wenn er positiv ist, den Reinertrag (Gewinn), wenn er negativ ist, das Defizit (Verlust) der „Bahnstrecke dar und ist in einem festzusetzenden Verhältnis zwischen der Eigentümerin und der betriebsführenden Gesellschaft zu „teilen.“

Der vorstehenden Postenaufzählung ist laut Ergänzungsgutachten noch beizufügen:

d) Die Verwendung für die Amortisation der fraglichen Bahnstrecke.

Danach haben die Oberexperten für das Betriebsjahr 1905 zunächst, unter teilweiser Benutzung der Berechnung der ersten Experten (soweit von den Parteien nicht angefochten), einen Reinertrag der fraglichen Strecke von 38,525 Fr. ermittelt und dessen Teilung unter die Parteien nach Hälften vorgeschlagen, und sodann den der Klägerin als Entschädigung zukommenden Kapitalbetrag auf insgesamt 88,488 Fr. bestimmt, unter Anerkennung eines Zinsanspruchs von 5 % seit dem 1. Januar 1906 für die damals noch nicht geleisteten Abzahlungen.

Die Einzelfeststellungen der Experten sind, soweit von Belang, aus den nachstehenden Erwägungen ersichtlich.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der vorliegende Rechtsstreit hat zum Gegenstande das Maß der Entschädigung, welche die Beklagte der Klägerin für die Benutzung der im Eigentum der Klägerin stehenden Bahnstrecke Staffelhöhe-Rigikulm samt den Stationsanlagen auf Rigikulm pro 1905 zu leisten hat. Die Kompetenz des Bundesgerichts zur Beurteilung dieses Streites ist auf Grund des Art. 30 Abs. 3 EGG (Art. 50 Ziff. 3 OG) gegeben, da der das streitige Rechtsverhältnis der Parteien schaffende, unangefochten gebliebene Bundesratsbeschluss vom 17. Februar 1905 in Anwendung des Art. 30 EGG erlassen worden ist.

2. Durch den Bundesratsbeschluss vom 17. Februar 1905 ist

die Klägerin zur Duldung des Betriebes der Beklagten auf der ihr zu eigenem Betriebe konzeSSIONierten, von ihr als Fortsetzung des Bahntraces der Beklagten erstellten und in ihrem Eigentum stehenden Linie der Strecke Staffelhöhe-Rigikulm, sowie zur Gewährnung der Mitbenutzung ihrer Bahnhofanlagen auf Rigikulm für diesen Bahnbetrieb der Beklagten verhalten, und ist der Beklagten umgekehrt das Recht zur Benutzung der ihr nicht gehörenden Linie Staffelhöhe-Kulm und der Bahnhofanlagen auf Rigikulm für ihren Bahnbetrieb eingeräumt worden. Dadurch sind die Parteien in eine bisher — nach ihren von einander durchaus unabhängigen KonzeSSIONen — nicht bestehende gegenseitige Zwangsbeziehung versetzt worden. Nach Maßgabe des Art. 30 Abs. 3 EGG nun ist der Klägerin für die Benutzung ihres Eigentums durch die Beklagte „angemessene Entschädigung“ zu leisten und diese im gegebenen Verfahren zu bestimmen. Dabei muß vorab die rechtliche Natur der fraglichen Beziehung klargestellt werden. Die Klägerin vertritt den Standpunkt, daß die Übertragung eines von ihr wohlervorbenen Rechtes auf die Beklagte in Frage stehe, dessen Wert ihr die Beklagte voll zu entschädigen habe. Sie hält danach die Rechtsgrundsätze der Zwangsentziehung für anwendbar, und auch die ersten Experten haben, trotzdem sie von einem „Pacht“-verhältnis sprechen, gemäß ihrer Schlußfolgerung, daß der Klägerin als Streckeneigentümerin wenigstens soviel zuzufallen müsse, als sie beim Selbstbetrieb der Strecke erhalten würde, sich von jener Rechtsauffassung leiten lassen. Demgegenüber nimmt die Beklagte, mit Zustimmung der Oberexperten, ein durch die bundesrätliche Verfügung erzwungenes Gesellschaftsverhältnis der Parteien an, das als solches nach den Regeln des gewöhnlichen Gesellschaftsrechts zu beurteilen sei. Der Rechtsstandpunkt der Klägerin nun erweist sich als unhaltbar. Das der Beklagten eingeräumte Recht des Betriebes der fraglichen Bahnlinie bedingt nicht, wie die Klägerin behauptet, die Hingabe ihres „ganzen Rechts“ an der Linie; denn dieses, das privatrechtliche Eigentum an der Linienanlage, wird ihr ja nicht entzogen, sondern behält seine volle Bedeutung und Wirksamkeit für den Rechtsverkehr, insbesondere auch für den Fall des Rückkaufs. Die Eigentümerin wird durch den der Beklagten gestatteten Betrieb lediglich verhindert,

ihr Eigentum konzeSSIONsgemäß zum eigenen Bahnbetrieb zu verwenden. Dabei liegt auch nicht eine Übertragung der Betriebsberechtigung der Klägerin auf die Beklagte, sondern vielmehr die selbstständige Verleihung einer eigenen Betriebsberechtigung an diese letztere vor, welche allerdings die Betriebsausübung der Klägerin tatsächlich ausschließt. Übrigens ist fraglich, ob das aus der KonzeSSION fließende Betriebsrecht der Klägerin als ein wohlervorbenes Privatrecht, im Sinne einer aus ihrem Eigentum am Bahnkörper sich ergebenden Befugnis, betrachtet werden dürfe, deren Übertragung an einen Dritten als eine der „Enteignung“ fähige, dingliche Beschränkung des Eigentumsrechts zu qualifizieren wäre. Das Bundesgericht hat denn auch bereits wiederholt festgestellt, daß unter der in Art. 30 Abs. 3 EGG vorgesehenen „angemessenen Entschädigung“ nicht eine expropriationsrechtliche volle Entschädigung für den Erwerb eines dinglichen Rechts an fremder Sache, sondern einfach das der Inanspruchnahme des fremden Bahneigentums nach den jeweiligen gegebenen Verhältnissen billigerweise entsprechende Entgelt zu verstehen sei, wobei jedenfalls derjenige Betrag zu leisten sei, der bei freier Konkurrenz für die Inanspruchnahme voraussichtlich gefordert würde (vgl. US 19 Nr. 118 S. 751/752; 25, II Nr. 90 Erw. 7 S. 756). Wenn aber die rechtliche Beziehung zwischen den beteiligten Bahnunternehmungen in den früheren Fällen als „Quasi-Pacht“ bezeichnet worden ist, so trifft diese Qualifikation vorliegend nicht völlig zu, indem hier, wie die Klägerin mit Recht geltend macht, nicht ein Normalfall des Art. 30 EGG in Frage steht. Dadurch, daß diese Bestimmung die Bahnunternehmungen zum gegenseitigen „technischen und Betriebs-Anschluß“ verpflichtet, gewährt sie direkt bloß einer neuen Bahnunternehmung das Recht, von einer bereits bestehenden Bahnunternehmung die Gewährung des Zutritts zu einem ihrer Bahnhöfe, d. h. der Mitbenutzung dieses Bahnhofes nebst der für die Einmündung in denselben erforderlichen Zufahrtsstrecke, zu verlangen (vgl. US 25 II Nr. 90 Erw. 4 S. 752). Sie umfaßt also ihrem Wortlaute nach nur Verhältnisse, in denen die beteiligten Bahnunternehmungen an sich verschiedene Transportzwecke verfolgen, die lediglich den einen äußerlichen Berührungspunkt des gegenseitigen, durch einen gemeinsam benutzten Bahnhof vermittelten

Transportanschlusses haben. Vorliegend dagegen handelt es sich, wenigstens in der Hauptsache — was die streitige Bahnverbindungsline Staffelhöhe-Rigikulm als solche betrifft — um den beiden Parteien gemeinsamen Zweck des Transportgeschäftsbetriebs auf jener Linie. Und zwar sind die Parteien für die Erreichung dieses Zweckes zufolge der bundesrätlichen Verfügung vom 17. Februar 1905, entsprechend der bisherigen vertraglichen Vereinbarung, auf ein Zusammenwirken in dem Sinne angewiesen, daß die Klägerin das ihr gehörende Bahntracé zur Verfügung zu stellen, und die Beklagte auf diesem Tracé mit ihrem Rollmaterial und Betriebspersonal den in Verbindung mit demjenigen ihrer eigenen, unten liegenden Bahnstrecke Wignau-Staffelhöhe einheitlich organisierten Betrieb durchzuführen hat. Danach ist denn das Verhältnis der beiden Unternehmungen, entsprechend der Auffassung der Beklagten und der Oberexperten, richtiger als Zwangsgemeinschaft zu bezeichnen. Es besteht zwischen den Parteien eine in dieser Art bei einem pachtähnlichen Verhältnis nicht vorhandene Interessenverbindung, welche, wie die Oberexperten zutreffend ausführen, auf Zwang gegenüber beiden Teilen beruht, indem nicht nur die Klägerin gegen ihren Willen zur Hingabe ihrer Linie für den Betrieb der Beklagten verhalten, sondern auch die Beklagte mit ihrem Betrieb, unter Verpflichtung zur Fortsetzung desselben in der bisherigen Weise, auf diese Linie verwiesen wird, während sie nach der bestehenden Gesetzgebung wenigstens die rechtliche Möglichkeit der Konzessionierung einer eigenen Linie hat, um die sie auch tatsächlich eingekommen ist. Diese Zwangsgemeinschaft bezieht sich jedoch nur auf die Bahnstrecke Staffelhöhe-Kulm und erfordert keineswegs, wie die Klägerin eventuell verlangt, die Einbeziehung der ganzen zusammenhängenden Linie Wignau-Rigikulm, da der Betrieb auf der untern Strecke Wignau-Staffelhöhe nach Feststellung der Oberexperten auch ohne den Anschluß nach Rigikulm möglich wäre und danach jedenfalls keine notwendige Abhängigkeit dieser Strecke vom Betriebe der wirklichen Gemeinschaftsline angenommen werden kann.

3. Nach dem Gesagten hat die Bestimmung der „angemessenen Entschädigung“ der Klägerin nach den Grundsätzen des Gesellschaftsrechtes zu erfolgen. Dabei ist vom Brutto-Ertrag der gemein-

samen Unternehmung — der Beforgung des Eisenbahntransportgeschäftes von Staffelhöhe nach Rigikulm — auszugehen. Hieraus sind in erster Linie die notwendigen effektiven Aufwendungen der Parteien für die Gemeinschaft zu vergüten, und ein allfälliger Überschuß (Reinertrag) ist nach Verhältnis des beiderseitigen Interesses der Parteien an der Gemeinschaft zu verteilen, sodas also die Klägerin nicht auf den ganzen Reinertrag, sondern nur auf die ihrer Interessenbeteiligung, neben derjenigen der Beklagten, entsprechende Quote des Reinertrages Anspruch hat. Dieser Auffassung entspricht die Rechnungsgrundlage der Oberexperten, wonach von den Brutto-Betriebseinnahmen der fraglichen Linie zunächst die ziffermäßig ausgedrückten Leistungen beider Parteien zur Ermöglichung des Betriebs der Linie — mit Einschluß der für sie (neben der direkten Arther-Linie) benutzten Endstation Rigikulm — in Abzug zu bringen sind und der Aktivüberschuß als Reinertrag den Parteien in weiterhin zu bestimmendem Verhältnis zukommen soll. Was diesen letzteren Punkt betrifft, schlagen die Oberexperten die hälftige Teilung des Reinertrages vor, indem sie aus der gleichartigen Zwangslage der beiden Parteien auf die Gleichwertigkeit ihres Interesses an der erzwungenen Gemeinschaft schließen, jedoch (im Ergänzungsbericht) zugeben, das Billigkeitsrückichten vielleicht eine eher stärkere Gewinnbeteiligung der Klägerin zu begründen vermöchten. Dieser Billigkeitserwägung nun ist in Würdigung der gesamten Verhältnisse Rechnung zu tragen. Tatsächlich erscheint nämlich die Belastung der Klägerin zufolge der Zwangsgemeinschaft als größer, als diejenige der Beklagten, indem diese letztere aus der Gemeinschaft den indirekten Vorteil zieht, das ihr durchgehender Betrieb nach Rigikulm ihre eigene Bahnstrecke Wignau-Staffelhöhe günstig beeinflusst, indem er zu deren Frequenz jedenfalls in gewissem Maße beiträgt. Es spricht denn auch der Umstand, das die Beklagte nach der bisherigen vertraglichen bzw. von ihr nicht gekündigten schiedsgerichtlichen Regelung des streitigen Verhältnisses der Klägerin stets, allerdings auf anderer Rechnungsgrundlage, den überwiegenden Teil des Ertrages der Gemeinschaftsline zugestanden hat, dafür, das der Reinertrag billigerweise nicht hälftig, sondern nach einem für die Klägerin günstigeren Verhältnis verteilt werden darf. Das

Maß dieser Begünstigung ist nach freiem Ermessen dahin zu bestimmen, daß der Klägerin  $\frac{3}{4}$ , und der Beklagten nur  $\frac{1}{4}$  des Reinertrages zugeschrieben wird.

4. Erübrigt somit noch die Ermittlung der Höhe der der Klägerin pro 1905 gebührenden Entschädigung, so handelt es sich dabei in der Hauptsache um die Beantwortung von Fragen technischer und rechnerischer Natur, bezüglich welcher der Richter den Experten überall da, wo ihre Feststellungen nicht beanstandet sind, ohne weiters zu folgen und im übrigen in freier Würdigung der sachverständigen Erörterungen zu entscheiden hat. Dabei sind die Gemeinschaftsstrecke Staffelhöhe-Kulm und die Bahnhofsanlagen auf Rigikulm auseinanderzuhalten.

#### a) Bahnstrecke Staffelhöhe-Kulm:

Die Brutto-Einnahmen derselben sind von den Experten unbestritten auf 131,361 Fr. 62 Cts. bestimmt worden. Hiervon kommen in Abzug:

aa) die effektiven Betriebsausgaben. Diese sind in acht einzelnen Posten (betr.: 1. Brennmaterialien, 2. Schmiermaterialien, 3. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials, 4. Ausgaben für Lokomotiv- und Zugpersonal, 5. Bahnaufsichtsdienst und Unterhalt der Bahn, 6. Stationspersonal der Gemeinschaftsstrecke, 7. Anteil an Unfallversicherungs- und Pensionskassakosten, 8. Konzessionsgebühren) von den Oberexperten auf zusammen rund 27,000 Fr. berechnet worden. Von diesen Posten ist heute seitens der Beklagten noch angefochten derjenige der Ausgaben für das Lokomotiv- und Zugpersonal von 6400 Fr. Die Beklagte hatte denselben in ihrer Rechtsantwort auf 13,340 Fr. bestimmt, unter Zugrundelegung ihrer wahrscheinlichen Personalauslagen für die ganze Betriebslinie Bihnuau-Rigikulm und Berechnung der hievon, im Verhältnis der Zugskilometer, auf die Strecke Staffelhöhe-Kulm entfallenden Quote. Beide Expertenkommissionen haben jedoch diese Berechnungsart als sachlich verfehlt bezeichnet und an ihrer Stelle abgestellt auf die effektive Mehrausgabe, welche der Beklagten daraus erwachse, daß sie ihr Personal bis zur Endstation Kulm, statt nur bis Staffelhöhe, verwenden müsse. Die Beklagte hält demgegenüber an ihrer Zugskilometer-Berechnung fest, indem sie geltend macht, daß die Klägerin selbst diese Berechnungsart

angewendet habe und somit hierüber eine Verständigung der Parteien vorliege. Allein dieser Auffassung kann nicht beigegeben werden; denn die Klägerin könnte bei ihrer Berechnung eines einzelnen Ausgabepostens in dieser Weise nur behaftet werden, wenn ihre Grundsätze der Ausgabenberechnung im allgemeinen angenommen worden wären; da dies jedoch nach dem Expertengutachten nicht der Fall ist, muß auch in diesem einzelnen Punkte auf die objektive Würdigung der Verhältnisse durch die Sachverständigen, speziell die Oberexperten, abgestellt werden. Ferner läuft die von den Experten durchgeführte Berechnung der Betriebsausgaben grundsätzlich auch zuwider dem Begehren der Klägerin, es seien dabei ihre eigenen Betriebsverhältnisse (der Linie Arth-Rigikulm) zu Grunde zu legen; dieses Begehren erscheint jedoch als gegenstandslos angesichts der übereinstimmenden Feststellung der Experten, daß die Klägerin die fragliche Strecke nicht billiger betreiben könnte, als nach den von ihnen berücksichtigten Kosten ansetzen.

bb) die Leistung der Klägerin für den Unterhalt der Bahnstrecke. Diese kommt zum Ausdruck in ihrer vorschriftsgemäßen, auf diese Strecke entfallenden Einlage in den Erneuerungsfonds, welche die Oberexperten im Ergänzungsgutachten unangefochten auf 1182 Fr. berechnet haben.

cc) Verzinsung des Anlagekapitals für den Unterbau und das Rollmaterial. Sie hat zu erfolgen zum unbestrittenen Zinsfuß von  $4\frac{1}{2}\%$ .

a) Unterbau: Die Experten haben abgestellt auf den im Baukonto der Klägerin verbuchten Wert der Strecke von 1,367,000 Fr. und danach den Zinsbetrag auf 61,515 Fr. berechnet. Hiergegen hat die Beklagte eingewendet, daß jener Eintrag nicht die wirklichen Anlagekosten der Linie, sondern ihre wesentlich höhere Bewertung bei ihrem Übergang von den Bahngründern auf die Klägerin, darstellte, also auch noch Gründergewinne umfasse, die ihr, der Beklagten, nicht belastet werden dürften. Dieser tatsächlich zutreffende Einwand ist jedoch deshalb nicht zu hören, weil in Gemeinschaftsverhältnissen regelmäßig die „Apports“ mit dem Anschaffungswerte eingesetzt werden.

ß) Rollmaterial: Dessen Verzinsung wird von den Oberexperten unangefochten mit 2000 Fr. eingesetzt.



## b) Bahnhofsanlagen auf Rigitulum.

Diese dienen den beiden getrennt einmündenden Betriebslinien der Parteien: Wignau-Rigitulum und Arth-Rigitulum. Die Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals, den Unterhalt und den Betrieb sind daher, wie die Oberexperten zutreffend ausführen, auf die beiden Linien im Verhältnis der effektiven Beanspruchung durch jede derselben zu verlegen. Dieses Verhältnis lautet nach unangefochtener Feststellung für 1905: 4 auf Arth zu 7 auf Wignau, d. h. es entfallen auf 4 Züge der ersteren 7 Züge der letzteren Linie. Von der die ganze Linie Wignau-Rigitulum danach belastenden Kostenquote sodann haben die Oberexperten nach Verhältnis der Streckenlänge auf die Gemeinschaftsstrecke Staffelhöhe-Kulm  $\frac{2}{7}$ , und auf die untere Strecke der Beklagten  $\frac{5}{7}$  verlegt. Endlich haben sie, ebenfalls unangefochten, den maßgebenden Anlagewert des Bahnhofes auf 150,000 Fr., dessen Verzinsung zu  $4\frac{1}{2}\%$  also auf 6750 Fr., und die Gesamtkosten für Unterhalt und Bedienung auf 6000 Fr. bestimmt.

5. Die vorstehende Berechnung ergibt bei den Leistungen entsprechender Verlegung ihrer Posten auf die beiden Parteien folgendes Resultat:

## a) Bahnstrecke Staffelhöhe-Kulm:

Brutto-Einnahmen . . . . . Fr. 131,361 62  
Hiervon abzuziehende Aufwendungen, die zu vergüten sind:

	Der Klägerin:	Der Beklagten:
Effektive Betriebskosten (inklusive Amortisation des Rollmaterials) .		Fr. 27,000 —
Amortisation der Linienanlage . .	Fr. 1,182 —	
Verzinsung der Linienanlage . . .	" 61,515 —	
Verzinsung des Rollmaterials .		" 2,000 —
Beitrag der Gemeinschaftsstrecke		
Übertrag	Fr. 62,697 —	Fr. 29,000 —
		Fr. 131,361 62

Übertrag Fr. 62,697 — Fr. 29,000 — Fr. 131,161 62

Staffelhöhe-Rigitulum an die Bahnhofsanlagen auf Rigitulum (gemäß Rechnung sub litt. b unten) . . . . .	"	2,320 —
Total der Aufwendungen . . . . .	Fr. 65,017 +	Fr. 29,000 =
		Fr. 94,017 —
Reingewinn . . . . .		Fr. 37,344 62
wovon gemäß Erwägung 3 zukommen:		
der Klägerin	Fr. 28,008 47	
der Beklagten	" 9,336 15	

## b) Bahnhofsanlagen auf Rigitulum:

Verzinsung der Anlagen . . . . .	Fr. 6,750 —
Unterhalt und Bedienung . . . . .	" 6,000 —
Total der Aufwendungen . . . . .	Fr. 12,750 —
wovon entfallen:	

$\frac{4}{11}$  mit rund Fr. 4,630 — auf die Linie Arth-Rigitulum, und  
 $\frac{7}{11}$  mit rund " 8,120 — auf die Linie Wignau-Rigitulum.

Von den 8120 Fr. der Linie Wignau-Rigitulum belasten:

$\frac{2}{7}$  mit Fr. 2,320 — die Gemeinschaftsstrecke Staffelhöhe-Kulm und sind daher in deren Rechnung, wie oben geschehen, der Klägerin als Eigentümerin der Strecke als Aufwendung gutzuschreiben.

$\frac{5}{7}$  mit Fr. 5,800 — die Strecke Wignau-Staffelhöhe der Bekl.

Nach diesen beiden Rechnungsaufstellungen nun hat die Klägerin von der Beklagten, als Bezügerin der gesamten Brutto-Einnahmen pro 1905, zu fordern:

Ersatz ihrer Aufwendungen . . . . .	Fr. 65,017 —
Anteil am Reingewinn . . . . .	" 28,008 47
Belastungsanteil der der Beklagten gehörenden Linie Wignau-Staffelhöhe für die Mitbenutzung der Bahnhofsanlagen auf Rigitulum . . . . .	" 5,800 —
Total des Guthabens der Klägerin . . . . .	Fr. 98,825 47

6. Was endlich die Verzinsungsfrage anbetrifft, haben die Oberexperten die Zinsberechnung nach dem Begehren der Klägerin, welche Verzinsung ihres Entschädigungsanspruchs unter Annahme der Fälligkeit der Entschädigungsquoten je auf Ende jeden Monats verlangt, als für die nachträgliche Entschädigungsberechnung unpraktisch abgelehnt und die einheitliche Verzinsung auf Ende des Jahres (1. Januar 1906) der damals noch nicht bezahlten Beträge vorgeschlagen. Diesem Verfahren ist grundsätzlich beizupflichten, doch erscheint es mit Rücksicht auf den bisherigen vertraglichen Zahlungsmodus als billig und angemessen, den Beginn des einheitlichen Zinsentlaufs gegenüber dem Vorschlage der Experten um zwei Monate, auf den 1. November 1905, vorzuschieben.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Klage wird in dem Umfange gutgeheißen, daß die Beklagte für die Benutzung der an ihre eigene Bahnlinie Birmann-Staffelhöhe angeschlossenen Bahnstrecke Staffelhöhe-Rigikulm und für die Mitbenutzung der Bahnhofsanlagen auf Rigikulm für das Jahr 1905 der Klägerin als Eigentümerin der beiden Anlagen eine Entschädigung von 98,825 Fr. 47 Cts., abzüglich der bereits geleisteten Zahlungen, nebst Zins zu 5 % seit dem 1. November 1905 für den damals noch ausstehenden Betrag, zu bezahlen hat.

## 2. Schwach- und Starkstromanlagen. — Installations *électriques à faible et fort courant.*

50. Urteil vom 11. Juni 1908 in Sachen  
Eidgenossenschaft, Kl., gegen Arth-Rigi-Bahn A.-G., Bekl.

Art. 17 Abs. 4 Ziff. 1 leg. cit. Die Bestimmung gilt auch für Starkstromanlagen von Eisenbahnen. Art. 10 eod.

A. Mit Klage vom 12. April 1907 hat die Klägerin gegen die Beklagte beim Bundesgericht folgendes Rechtsbegehren gestellt:  
„Die Beklagte sei schuldig und zu verurteilen, der Klägerin

„1403 Fr. 35 Cts. zu bezahlen mit Zins zu 5 % von 1235 Fr. „95 Cts. vom 2. Mai 1906 und von 167 Fr. 40 Cts. vom „12. September 1906, je bis zum Tage der Zahlung.“

In der Klageantwort vom 5. Juli 1907 hat die Beklagte beantragt:

„Die Klage sei abzuweisen.“

In der Replik vom 17. September und der Duplik vom 29. November 1907 haben die Parteien an ihren Anträgen festgehalten.

B. Die Beklagte erbaute seinerseits die Arth-Rigi-Bahn auf Grund einer schwyzerischen Konzession vom 23. Juni 1870, aus der hier folgende Bestimmungen hervorgehoben werden: § 23. „Die „Gesellschaft ist verpflichtet, dem Bunde gegenüber unentgeltlich: „a) die Briefpost zu befördern; b) die Erstellung einer Telegraphen- „linie längs der Bahn zu gestatten; c) bei Erstellung der Tele- „graphenlinie und bei größeren Reparaturen an derselben die dies- „fälligen Arbeiten durch ihre Angestellten beaufsichtigen, sowie „d) kleinere Reparaturen und die Überwachung der Telegraphen- „linie durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das „nötige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist „(Bundesgef. vom 28. Juli 1852 Art. 9). Die unter c) und „d) verzeichneten Verpflichtungen sind der Gesellschaft nur während „der Dauer des Bahnbetriebs (§ 8) überbunden.“ § 24. „Die „Gesellschaft ist berechtigt, auf ihre Kosten an der Telegraphen- „leitung ausschließlich für ihren Dienst einen besondern Draht „und für denselben auf ihren Stationen Telegraphenapparate an- „zubringen (Bundesgef. vom 28. Juli 1852, Art. 5).“ Durch Bundesratsbeschlüsse vom 20. Januar und 28. Juni 1905 wurde der Beklagten auf ihr Gesuch die Einrichtung des elektrischen Betriebs auf ihrer Linie gestattet. Die Beklagte führte hierauf die hierzu nötigen Arbeiten aus, wobei über dem Geleise eine Starkstromleitung angebracht wurde. Auf der Strecke Arth-Goldau trat diese Starkstromanlage an verschiedenen Stellen in Kollision mit den auf Bahngelände befindlichen Telephon- und Telegraphenlinien der Klägerin, was Sicherungsmaßnahmen zu Gunsten der letzteren Schwachstromanlagen notwendig machte. Die Sicherungsmaßnahmen wurden von der eidgenössischen Telegraphendirektion im