

IV. Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Comptabilité des Compagnies de chemins de fer.

105. Urtheil vom 29. Dezember 1888

in Sachen Bundesrath

gegen schweizerische Centralbahngesellschaft.

A. Den Aktiven der Bilanz der Centralbahngesellschaft sind im Jahre 1887 beigefügt worden 71,172 Fr. für Anschaffung von kontinuierlichen Luftbremsen. Anlässlich der Prüfung der Bilanz verlangte der Bundesrath durch Beschluß vom 4. Juni 1888, daß die erwähnte Ausgabe aus den Betriebseinnahmen bezahlt und der Betrag derselben aus den Aktiven der Bilanz entfernt werde. Die schweizerische Centralbahngesellschaft erkannte indeß, zufolge Beschlusses der Generalversammlung vom 26. Juni 1888, diese Schlußnahme nicht an.

B. Der schweizerische Bundesrath wandte sich daher mit Schriftsatz vom 24. Juli 1888 an das Bundesgericht. In seiner Eingabe führt er aus: Die Personenwagen der schweizerischen Eisenbahnen und speziell der schweizerischen Centralbahngesellschaft seien anlässlich ihrer Erstellung durchgängig mit Handbremsen versehen worden, welche einen Theil der Wagen bilden und vom Zugspersonale bedient werden. In neuerer Zeit habe man ziemlich allgemein begonnen, kontinuierliche Bremsen (verschiedener Systeme) einzuführen, welche für den ganzen Zug unter sich verbunden seien und unabhängig vom Zugspersonal von der Lokomotive aus bedient werden. Diese Neuerung bedeute mit Rücksicht auf das raschere Eintreten der Bremswirkung eine Vermehrung der Betriebssicherheit. Die kontinuierlichen Bremsen können indeß aus verschiedenen Gründen die Handbremsen nicht völlig ersetzen, so daß, wenigstens zur Zeit, letztere neben erstern beibehalten werden. In ihrer Konstruktion seien die beiden Bremssysteme nicht unabhängig von einander, sondern sie haben das Gestänge und die Brems-

schuhe gemeinschaftlich. Jedoch habe bei Anbringung der kontinuierlichen Bremsen das bisherige Gestänge der Handbremsen beseitigt und durch eine gemeinschaftliche, stärker konstruirte, Einrichtung ersetzt werden müssen. Dieser Umstand habe andere Eisenbahngesellschaften, z. B. die Nordostbahn, dazu geführt, nicht die ganzen Kosten der Einführung kontinuierlicher Bremsen dem Baukonto zu belasten, sondern nur die Kosten der Anschaffung des Materials, während die Kosten der Einrichtung aus den Betriebseinnahmen bestritten worden seien. Dagegen wolle die schweizerische Centralbahngesellschaft, während sie noch in den Jahren 1881/1882 Kosten für kontinuierliche Bremsen ganz auf Betriebsrechnung gesetzt habe, nunmehr, im Jahre 1887, die sämtlichen Verwendungen für diesen Zweck dem Baukonto belasten. Das sei jedenfalls unstatthaft; zum Mindesten müßte die Verrechnung zu Lasten des Baukonto auf die Kosten der Materialbeschaffung reduziert werden, was zur Folge hätte, daß von den für Anschaffung von kontinuierlichen Bremsen von der schweizerischen Centralbahngesellschaft auf Baukonto getragenen 71,272 Fr. ein Abstrich von annähernd 32,098 Fr. zu machen wäre. Allein der Bundesrath halte sich mit Rücksicht auf den Wortlaut der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen für verpflichtet, an dem Begehren festzuhalten, daß überhaupt die Zahlung der sämtlichen Kosten der kontinuierlichen Bremsen aus den Einnahmen des Betriebes bewirkt werde. Nach Art. 3 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 dürfen nach eröffnetem Betriebe, Kosten den Aktiven der Bilanz nur beigefügt werden, wenn sie entweder für Ergänzungs- und Neuanlagen, welche eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes zur Folge haben, oder aber für Anschaffung von Betriebsmaterial verausgabt worden seien. Danach hänge die Entscheidung der Streitfrage einzig davon ab, ob in der Anbringung von kontinuierlichen Bremsen an bereits vorhandenem Rollmaterial eine „Anschaffung von Betriebsmaterial“ zu finden sei oder nicht. Dies sei zu verneinen. Unter Anschaffung von Betriebsmaterial sei nur der Erwerb neuer selbständiger Objekte zu verstehen. Darunter falle die Anbringung von kontinuierlichen Bremsen nicht. Dieselbe stelle

sich dagegen allerdings als eine Verbesserung des vorhandenen Betriebsmaterials dar, wie der Bundesrath ohne weiters anerkenne. Allein die Kosten für Verbesserungen dürfen nach Art. 3 leg. cit. nur dann auf Baukonto verrechnet werden, wenn sie sich auf Anlagen (Ergänzungs- oder Neubauten) beziehen und wenn sie wesentlich seien. Von einer Verbesserung von Anlagen durch die Einführung neuer Bremsrichtungen aber könne nicht gesprochen werden, da das Gesetz selbst zwischen Anlagen und Betriebsmaterial unterscheidet. Uebrigens wäre die Verbesserung des Betriebsmaterials durch die Anbringung kontinuierlicher Bremsen auch keine wesentliche, da dadurch nicht, wie es nach dem bundesgerichtlichen Urtheile in Sachen Bund gegen schweizerische Centralbahngesellschaft vom 12. März 1886 zum Begriffe der wesentlichen Verbesserung erforderlich sei, das Betriebsmaterial wesentlich umgestaltet werde. Auch seien die Kosten für Anbringung kontinuierlicher Bremsen verhältnismäßig keine bedeutenden, da sie sich nur auf etwa 5% der Anschaffungskosten des Rollmaterials belaufen. Eventuell müßte der Bundesrath geltend machen, daß es sich um den Unterhalt bestehender und den Ersatz abgegangener Einrichtungen handle. Ein Ersatz liege gewiß in dem an Stelle des Gestänges der Handbremsen neuangebrachten, wenn auch stärkern, Gestänge, welches nun auch den Handbremsen diene; ebenso liege ein Ersatz darin, daß die Aufgabe der alten Handbremsen nun wenigstens theilweise der neuen Einrichtung zugewiesen worden sei. Wenn die kontinuierlichen Bremsen so vollkommen wären, um die Handbremsen völlig überflüssig zu machen, so würde es sich zweifellos um einen, gemäß Art. 3 Abs. 2 E. R. G., auf Betriebskonto zu verrechnenden Ersatz handeln; es könne doch nun nicht der Baukonto mit den Kosten der beiden Bremsysteme deshalb belastet werden, weil der neuen Einrichtung diese Vollkommenheit mangle. Soweit nicht Ersatz angenommen werden wolle, liege Unterhalt vor. Denn nach Art. 31 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 seien die Bahngesellschaften verpflichtet, das Bahnmateriale jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden Zustande zu erhalten. Diese Verpflichtung schliesse die Aufgabe in sich, den Zustand desselben

jewellen mit den fortschreitenden Anforderungen der Technik in Einklang zu bringen. Dazu gehöre aber auch die Anlage kontinuierlicher Bremsen in demjenigen Umfange, den der Bundesrath festzustellen habe, wenn die Gesellschaften nicht von sich aus die nöthigen Anordnungen treffen. Auch seien die daherigen Auslagen im Vergleiche zu den Gesamtkosten des Betriebes mäßige. Daher werde auf Bestätigung der bundesrathlichen Schlußnahme vom 4. Juni dieses Jahres angetragen.

C. In ihrer Vernehmlassung auf diese Eingabe macht die schweizerische Centralbahngesellschaft zunächst in faktischer Beziehung geltend: Der beanstandete Posten von 71,172 Fr. zerfalle in drei Beträge, nämlich: Anschaffungskosten der Apparate zc. 47,129 Fr. 50 Cts., Ersatz der Bremswellen und Gestänge 14,820 Fr., Montirungskosten 9222 Fr. 50 Cts. Die Anschaffungskosten des alten beseitigten Gestänges mit Bremswellen haben sich seiner Zeit auf 7980 Fr. belaufen. Daß die schweizerische Centralbahngesellschaft im Jahre 1881/1882 Kosten für kontinuierliche Bremsen auf Betrieb verrechnet habe, sei richtig, aber unerheblich; denn es habe sich damals blos um Versuche gehandelt und die schweizerische Centralbahngesellschaft habe übrigens damals überhaupt auf Entlastung ihres Baukonto Bedacht nehmen müssen. In rechtlicher Beziehung erscheine die Auslegung, welche der Bundesrath dem Art. 3 E. R. G. gebe, nicht als zutreffend. Diese Gesetzesbestimmung wolle offenbar die Vermehrung oder wesentliche Verbesserung des Betriebsmaterials gleichgehalten wissen, wie diejenige der übrigen Anlagen. Das folge schon aus der Redaction des Lemma 1 des Art. 3, indem andernfalls die Worte „oder für Anschaffung von Betriebsmaterial“ an den Schluß des Satzes hätten gestellt werden müssen. Noch deutlicher ergebe sich dieser Sinn aus dem Lemma 2 des Art. 3, wo gesagt werde, was nicht auf Baukonto gehöre und bestimmt werde, daß nicht auf Baukonto zu verrechnen seien, die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen. Neu angeschaffte Bremsrichtungen, welche nicht an den Platz der vorhandenen treten, sondern dem Bestehenden als etwas neues zugefügt werden, gehören doch sicher nicht zum Unterhalt oder

zu den Ersatzbauten; dieselben seien vielmehr neue Anlagen, welche einmal eine Vermehrung des Vorhandenen bilden und sodann eine wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes seien. Das Wort „Anlagen“ im Abs. 1 des Art. 3 sei gleichbedeutend mit dem Ausdruck „Anlagen und Einrichtungen“ im zweiten Absätze, wie sich unzweifelhaft aus dem Zusammenhange der beiden Absätze ergebe. Daß unter „Anlagen“ einer Bahn nicht nur die festen Objekte, wie Geleise, Gebäude *cc.*, verstanden seien, folge auch aus dem feststehenden Sprachgebrauche, wonach zu den „Anlagekosten“ die sämtlichen Ausgaben für die festen Bahnanlagen sowohl als für das Rollmaterial und das übrige Betriebsmaterial (Mobiliar) gehören. Die Frage sei daher nicht, wie der Bundesrath behaupte, ob in der Anbringung der kontinuierlichen Bremsen die Anschaffung von Betriebsmaterial zu erblicken sei, sondern ob die Anbringung kontinuierlicher Bremsen eine Vermehrung oder eine erhebliche Verbesserung der bestehenden Einrichtungen, im Interesse des Betriebes, sei. Die kontinuierlichen Bremsen haben übrigens eine selbständige Bedeutung. Dieselben erreichen eine ganz neue Bremswirkung und ermöglichen eine andere Fahrgeschwindigkeit derzüge, was doch weit wichtiger sei, als z. B. die Erstellung eines neuen Wärterhauses und dergleichen. Sie seien ein in sich abgeschlossenes Objekt, da sie aus je einem selbständigen Luftpump-Apparat an der Lokomotive, aus den Leitungsschläuchen und den Apparaten an den einzelnen Wagen bestehen, und da alle diese Vorrichtungen von einem Fahrzeuge weggenommen und an einem andern angebracht werden können. Sie gehören daher zu denjenigen Objekten, welche zusammen das Betriebsmaterial einer Bahn bilden und die Vermehrung solcher Objekte sei als Vermehrung des Betriebsmaterials aufzufassen; denn es sei ganz ungerechtfertigt, wenn der Bundesrath als Anschaffung vom Betriebsmaterial nur die Erwerbung ganzer neuer Lokomotiven, Wagen und dergleichen wolle gelten lassen. Es sei auch die Verbesserung, welche im Interesse des Betriebes durch die neue Einrichtung herbeigeführt werde, eine ganz wesentliche, wofür, sofern der Bundesrath auf seiner, mit seinen eigenen thatsächlichen Anbringen im Widerspruch stehen-

den, Bestreitung beharren sollte, Beweis durch Sachverständige anerbieten werde; die kontinuierlichen Bremsrichtungen führen eine wesentliche Umgestaltung des Rollmaterials herbei und die dafür zu verausgabenden Beträge seien weder relativ noch absolut unbedeutend; sie betragen circa 5% der Anschaffungskosten der betreffenden Fahrzeuge selbst, nämlich per Lokomotive rund 2040 Fr. zu 62,000 Fr., per Personenwagen 985 Fr. zu 11,000 Fr., per Gepäckwagen 815 Fr. zu 6000 Fr., per Güterwagen 133 Fr. zu 4000 Fr. Vollends unhaltbar sei der eventuelle Standpunkt des Bundesrathes, daß es sich um Unterhalt bestehender oder Ersatz abgegangener Anlagen handle. Ein theilweiser Ersatz liege blos in der Verstärkung des Gestänges, welcher Ersatz aber blos einen Kostenbetrag von 7980 Fr. repräsentire. Im Uebrigen seien die Handbremsen auch neben den kontinuierlichen Bremsen durchaus nothwendig und unentbehrlich. Die neue Einrichtung könne die alte nicht vollständig ersetzen, weil sie einem ganz speziellen, allerdings sehr wesentlichen Zwecke diene. Die den Bahngesellschaften nach Art. 31 des Eisenbahngesetzes obliegende Pflicht, das Bahnmateriale jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden Zustande zu erhalten, bedinge lediglich die betriebslichere Erhaltung der vorhandenen Einrichtungen und berechtere den Bundesrath nicht, die Bahnen zu Einführung jeder beliebigen Verbesserung zu zwingen. Noch viel weniger enthalte Art. 31 cit. eine Vorschrift, wie die freiwillig oder erzwungen eingeführten wesentlichen Verbesserungen im Interesse des Betriebes zu verrechnen seien. Dagegen erkläre Art. 3 des Eisenbahnrechnungsgesetzes die Verrechnung solcher Verbesserungen auf Baukonto als zulässig. Das Bestreben des Bundesrathes, die Betriebsausgaben zu steigern, erkläre sich mit Rücksicht auf das Interesse des Bundes als Rückläufer; allein gerade deshalb müsse die schweizerische Centralbahngesellschaft diesem Bestreben entgegentreten.

D. In seiner Replik giebt der Bundesrath zu, daß zur Zeit die Handbremsen neben den kontinuierlichen Bremsen nicht entbehrlich seien, konstatiert, daß die anlässlich der Einführung der neuen Bremsen in Abgang gekommenen Gestänge der Handbremsen seiner Zeit 7980 Fr. gekostet haben, welche neben den

sämmtlichen Kosten der neuen Bremsen noch im Baukonto stehen, obschon ein Gegenwerth nicht mehr vorhanden sei, und beharrt darauf, daß auch die Verrechnung der Einrichtungs- (Montirungs-) Kosten der neuen Bremsen (mit 9222 Fr. 50 Cts.) auf Baukonto eine direkte doppelte Belastung des Baukonto bedeuten würde, da ein entsprechender ursprünglicher Arbeitswerth ebenfalls untergegangen sei. In grundsätzlicher Beziehung hält er in allen Punkten unter erneuter eingehender Begründung an seinen frühern Ausführungen fest; er verweist zu Rechtfertigung seiner Auslegung des Gesetzes insbesondere noch auf dessen Entstehungsgeschichte, indem er ausführt, daß von Anfang an die Anlagen und Einrichtungen für den Eisenbahnbetrieb in die zwei großen Unterabtheilungen „Bahnanlage“ und „Betriebsmaterial“ ausgeschieden worden seien, wie dies insbesondere in dem bundesrätlichen Entwurfe (Bundesblatt 1883 I S. 324 Art. 1 Abs. 2) deutlich hervortrete. Das Betriebsmaterial sei bewußt einer andern Behandlung unterstellt worden, als die eigentliche feste Bahnanlage, da die Ergänzungen und Verbesserungen am vorhandenen Rollmaterial der Natur der Sache nach nie so erheblich sein werden, um vernünftigerweise eine Verrechnung auf Baukonto zu rechtfertigen, sondern es sich hier der Hauptsache nach immer nur um Unterhalt oder Ersatz handeln könne. Die Andeutung der schweizerischen Centralbahngesellschaft, daß der Bundesrath sich durch Rücksichten auf den Rückkauf der Eisenbahnen habe leiten lassen, sei ungerecht und unbegründet; hier handle es sich nicht um den Rückkauf, sondern um die Anwendung des Eisenbahnrechnungsgesetzes.

Duplikando hält die schweizerische Centralbahngesellschaft an den Ausführungen ihrer Antwort fest.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Art. 3 Abs. 1 des Eisenbahnrechnungsgesetzes schreibt vor, daß „nach Eröffnung des Betriebes die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen und für Anschaffung von Betriebsmaterial den Aktiven der Bilanz nur beigefügt werden dürfen, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird.“ Diese Fassung des Gesetzes läßt es als unzweifelhaft

erscheinen, daß der bedingende Nebensatz „wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird,“ sich nicht nur auf die „Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen,“ sondern auch auf die Kosten für „Anschaffung von Betriebsmaterial“ bezieht. Eine andere Auslegung ist nach grammatikalischen Regeln um so weniger möglich, als der gedachte Nebensatz sich unmittelbar an die Worte „oder für Anschaffung von Betriebsmaterial“ anschließt und also auf diese in allererster Linie bezogen werden muß. Danach ist denn aber klar, daß Kosten für Anschaffung von Betriebsmaterial nicht nur dann dem Baukonto belastet werden dürfen, wenn sie Neuanfassungen von Lokomotiven, Wagons und dergleichen betreffen, sondern schlechthin dann, wenn sie eine (Vermehrung oder) wesentliche Verbesserung des Bestehenden im Interesse des Betriebes herbeiführen, d. h. daß Verwendungen auf das Betriebsmaterial dem Baukonto unter den ganz gleichen Voraussetzungen belastet werden dürfen, wie Verwendungen auf alle andern Bahnanlagen. Von dieser aus der grammatikalischen Fassung des Gesetzes unmittelbar sich ergebenden Auslegung abzugehen, liegt kein Grund vor. Ein innerer Grund, Verwendungen auf das Betriebsmaterial anders zu behandeln als Auslagen zu andern Zwecken ist, sofern nur eben streng festgehalten wird, daß dem Baukonto nur Ausgaben belastet werden dürfen, welche eine Vermehrung oder eine wesentliche, im Interesse des Betriebes liegende, Verbesserung des Bestehenden zur Folge haben, nicht vorhanden. Auf die Textirung des bundesrätlichen Entwurfes zum Eisenbahnrechnungsgesetz dagegen kann nichts ankommen, da dieselbe eben nicht unverändert zum Gesetze erhoben, sondern von den gesetzgebenden Räten abgeändert wurde. Es braucht daher nicht untersucht zu werden, ob wirklich nach dem bundesrätlichen Entwurfe die vom Bundesrathe vertretene Auslegung die richtige wäre.

2. Fragt sich danach, ob die Anbringung kontinuierlicher Bremsen eine Vermehrung der bestehenden Anlagen oder eine wesentliche Verbesserung derselben im Interesse des Betriebes involvire, so kann, nach den vom Bundesgerichte in frühern

Entscheidungen, insbesondere in seiner Entscheidung in Sachen Bund gegen Nordostbahn vom 16. März 1888 (Amtliche Sammlung XIV, S. 122) aufgestellten Grundsätzen, von einer „Vermehrung“ der bestehenden Anlagen hier nicht die Rede sein. Den kontinuierlichen Bremsrichtungen kommt, wenn sie auch allerdings von einem Fahrzeuge auf das andere übertragen werden können, doch keine selbständige Sachqualität zu; sie bilden einen, wenn auch nicht untrennbaren, Bestandtheil der Fahrzeuge, welcher der Erfüllung der begrifflichen Zweckbestimmung derselben dient, während sie, für sich allein, einen Nugeffekt hervorzubringen nicht geeignet sind. Dagegen enthält deren Einführung allerdings eine Abänderung und Ergänzung der bestehenden Anlagen (des Rollmaterials), durch welche eine wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes herbeigeführt wird. Daß die kontinuierlichen Bremsen nicht nur zum Unterhalte einer bestehenden oder zum Erfasse einer abgegangenen, unbrauchbar gewordenen, Einrichtung dienen, liegt auf der Hand; bleiben ja doch die bisherigen, durchaus nicht unbrauchbar gewordenen, Bremsrichtungen neben ihnen, wenn auch mit einigen Abänderungen, bestehen. Ebenso ist unzweifelhaft und unbestritten, daß die Einführung der kontinuierlichen Bremsen eine Verbesserung im Interesse des Betriebes involvirt. Diese Verbesserung erscheint auch als eine wesentliche. Denn die neue Bremsrichtung stellt sich keineswegs als eine unbedeutende, unwesentliche Hinzufügung zu dem bestehenden Rollmaterial dar, sondern ist gegentheils, wie aus den eigenen Anbringen des Bundesrathes sich ergibt, geeignet, die Betriebssicherheit wesentlich zu erhöhen und eine erhebliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen, d. h. sie übt einen wesentlichen Einfluß auf die Eignung der Fahrzeuge zu ihrem bestimmungsgemäßen Zwecke aus und sie erfordert auch zu ihrer durchgängigen Einführung erhebliche Kosten. Ob der Bundesrath nach Art. 31 des Eisenbahngesetzes berechtigt wäre, die Eisenbahnunternehmungen zu Einführung der neuen Bremsrichtungen zu zwingen, ist für die Entscheidung der vorliegenden Frage völlig gleichgültig. Denn, auch wenn dies zu bejahen wäre, so wäre doch damit über die Frage, wie die be-

treffenden Auslagen nach dem Eisenbahnrechnungsgesetz zu verrechnen seien, noch in keiner Weise entschieden.

3. Ist somit grundsätzlich die Verrechnung der Auslagen für Einführung kontinuierlicher Bremsen auf Baukonto zu gestatten, so muß dagegen allerdings der Werth der anlässlich der Einführung der neuen Bremsrichtungen beseitigten alten Gestänge und Bremswellen vom Baukonto abgeschrieben werden. Wenn dies nicht geschähe, so würde der Baukonto doppelt, mit dem Werthe der frühern und demjenigen der gegenwärtigen Einrichtung, in einer dem tatsächlichen Vermögensbestande nicht entsprechenden Weise belastet; dies ist aber nach den Prinzipien des Eisenbahnrechnungsgesetzes offenbar unstatthaft. Der Werth der beseitigten Gestänge und Bremswellen umfaßt nun einerseits selbstverständlich die Anschaffungskosten dieser Objekte (mit 7980 Fr.), andererseits aber gewiß auch die Montirungskosten, welche seiner Zeit für deren Anbringung verausgabt wurden. Wie viel nun diese Montirungskosten betragen, ist aus den Akten genau nicht ersichtlich; die schweizerische Centralbahngesellschaft hat es unterlassen, darzulegen, daß dieselben sich auf einen geringern Betrag belaufen haben, als die von ihr für die Montirung der neuen Apparate in Rechnung gebrachten 9222 Fr. 50 Cts. Es erscheint daher als gerechtfertigt, diesen ganzen Betrag dem Werthe der beseitigten Gestänge zuzurechnen und demnach von dem Baukonto in Abrechnung zu bringen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Klage wird in dem Sinne gutgeheißen, daß die schweizerische Centralbahngesellschaft verpflichtet wird, die Beträge von 7980 Fr. und 9222 Fr. 50 Cts. aus den Aktiven ihrer Bilanz für das Jahr 1887 zu entfernen; im Uebrigen ist die Klage abgewiesen.