konto für die Kosten einer ganz ähnlichen Anlage auf der Station Arth-Goldau gestattet.

D. In Replik und Duplik halten sowohl das schweizerische Eisenbahndepartement als die Bahngesellschaft an ihren Ausführungen fest.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Als eine Vermehrung der bestehenden Anlagen kann der Anbau an das Stationsgebäude Arth kaum bezeichnet werden, denn derselbe erscheint doch nicht als neues selbständiges Objekt mit eigenem Nutzeffekt, sondern blos als Vergrößerung des bestehenden Stationsgebäudes.

2. Dagegen bewirkt der Anbau allerdings eine wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlage im Interesse des Betriebes. Nach den eigenen Vorbringen des Bundesrathes kann nicht zweifelhaft sein, daß durch den Anbau der offenen Vorhalle das Stationsgebäude von Arth zu Erfüllung seiner bestimmungsgemäßen Aufgabe im Eisenbahnbetriebe tauglicher wird, daß also der Anbau eine im Interesse des Betriebes liegende Verbesserung bewirkt; steht ja doch fest, daß der Anbau eine leichtere und angemessenere Aufnahme der zu befördernden Reisenden und ihres Gepäckes ermöglicht. Daß derselbe vielleicht nicht unmittelbar eine Verbesserung des Betriebsergebnisses zur Folge hat, ist gleichgültig; auch solche Verbesserungen liegen im Interesse des Betriebes, welche, ohne der Bahnunternehmung unmittelbar materielle Vortheile zu gewähren, doch eine bessere, (sichere, schnellere und für das Publikum angenehmere) Gestaltung des Betriebes zur Folge haben. Die Verbesserung erscheint auch, nach Lage der Sache, als eine wesentliche. Allerdings ist die auf die Baute verwendete Summe an sich keine hohe; allein es ist doch nicht zu verkennen, daß durch den Anbau das Stationsgebäude zu Arth wesentlich verbessert, zu angemessener Bewältigung des Verkehrs wesentlich tauglicher geworden ist. Daß bis jetzt keine Abschreibungen auf dem fraglichen Stationsgebäude vorgenommen wurden, ist für die Entscheidung der vorliegenden Frage schon deßhalb gleichgültig, weil der Bundesrath die Vornahme solcher Abschreibungen von der Bahngesellschaft gar nicht verlangt hat.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Der Antrag des schweizerischen Bundesrathes wird abgewiesen und es wird mithin die Verrechnung des streitigen Postens von 2161 Fr. 20 Cts. auf Baukonto gestattet.

---

120. Urtheil vom 25. Oktober 1889 in Sachen Bundesrath gegen Gotthardbahngesellschaft.

A. Am 28. Juni 1889 faßte der schweizerische Bundesrath rücksichtlich der Bilanz der Gotthardbahngesellschaft für das Jahr 1888 einen Beschluß, dessen Dispositive 2 und 3 folgendermaßen lauten:

„2. Der Bundesrath verlangt, daß die in der Gewinn- und „Verlustrechnung vereinnahmten und dem Konto für unvollendete „Bauobjekte belasteten Zinse für die auf das zweite Geleise Erst-„feld-Biasca verwendeten Anlagekosten mit 6645 Fr. 63 Cts. „abgeschrieben werden, weil Bauzinse nach Eisenbahnrechnungs-„gesetz nur während des Baues einer Bahn, nicht aber während „der nachträglichen Erstellung eines Bestandtheiles einer solchen „verrechnet werden dürfen, wenn das auf die nachträglichen Arbeiten „verwendete Kapital aus dem Betriebsertrag verzinst werden kann, „wie es bei der Gotthardbahn der Fall ist.

„3. Von den 184,127 Fr. 40 Cts., welche in Folge der weitern „Abwickelung der Konversion und aus Unkosten auf den „neuen „Aktien" den zu amortisirenden Verwendungen angefügt worden „sind, soll der Theil, welcher nicht auf die Differenz zwischen dem „Emissionskurs und dem Rückzahlungsbetrag der Obligationen „(Art. 656 Ziffer 7 O.-R.) zurückzuführen ist, als Theil der „Jahreskosten betrachtet und der Betriebsrechnung belastet werden."

Zur Zeit der Mittheilung dieser Schlußnahme an die Direktion der Gotthardbahngesellschaft hatte die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft bereits stattgefunden und Rechnungen und Bilanz für 1888 so wie sie ihr

von ihren Verwaltungsorganen vorgelegt wurden, vorbehaltlos genehmigt. Die Direktion der Gotthardbahngesellschaft erklärte daher, daß sie die angefochtenen Dispositive 2 und 3 des Bundesrathbeschlusses vom 28. Juni nicht anerkenne. Das schweizerische Eisenbahndepartement schlug hierauf, um der Bahnverwaltung die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zu ersparen, vor, die fraglichen streitigen Punkte ohne weiteres dem Bundesgerichte zu unterbreiten, in der Meinung, daß die dreißigtägige Frist des Art. 5 E.-R.-G. vom Tage der Rückäußerung der Gotthardbahndirektion an laufe. Die Direktion der Gotthardbahngesellschaft erklärte sich durch Schreiben vom 19./23. Juli 1889 hiemit einverstanden.

B. Mit Eingabe vom 17. August 1889 stellt daher das schweizerische Eisenbahndepartement Namens des schweizerischen Bundesrathes beim Bundesgerichte den Antrag: Das Begehren des Bundesrathes betreffend Bauzinsen für das zweite Geleise Erstfeld-Biasca und Geldbeschaffungskosten, wie es in den Dispositiven 2 und 3 seines vorstehend mitgetheilten Beschlusses formulirt ist, zu schützen. Zur Begründung wird folgendes bemerkt:

1. Betreffend Bauzinse für das zweite Geleise: Wenn es sich um die Verzinsung der im Wege neuer Aktienemission beschaften Baugelder handelte, so käme zunächst Art. 630 O.-R. in Betracht, wonach für den in den Statuten bestimmten Zeitraum, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordere, den Aktionären Zinse von bestimmter Höhe bedungen werden können. Dieser allgemeine gesetzliche Grundsatz sei durch das Eisenbahnrechnungsgesetz nicht abgeändert. Denn Art. 2 E.-R.-G. bestimme, daß Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und Einrichtung derselben erlaufen seien, den Anlagekosten gleichgehalten werden. Diese Bestimmung habe ohne Zweifel den Sinn, daß nach Eröffnung des Betriebes d. h. von dem Momente an, wo das Anlagekapital aus dem Betriebsertrag verzinst werden könne, die Belastung des Baukonto mit sogenannten Bauzinsen aufhören müsse. Der vom Gesetze gewählte Ausdruck „während des Baues einer Bahn" könne mit Bezug auf das Wort Bahn keine andere Bedeutung haben, als die des allgemeinen Sprachgebrauchs, wonach

unter „Bahn" schon das einspurige Verkehrsmittel zu verstehen sei. Die Erweiterung der schon vorhandenen Bahn auf ein zweites Geleise repräsentire eine Ergänzung, welche nicht während des Baues der Bahn im Sinne des Gesetzes vorgenommen worden sei und wofür also dem Baukonto Zinse nicht mehr belastet werden dürfen. Der Grund, warum Bauzinse während des Baues einer Bahn dem Baukonto belastet werden dürfen, sei der, daß ein Betriebsertrag eben noch nicht vorhanden sei und daher die Zinse aus dem Baukapital selbst bezahlt werden müssen. Sobald die Bahn eröffnet sei, müsse die Verwendung des Baukapitals für Zinsenzahlungen aufhören. In dem Beschlusse des Bundesrathes vom 4. Oktober 1887, wodurch der Finanzausweis der Gotthardbahn für das zweite Geleise genehmigt worden sei, werden die Baukosten auf $12^1/_2$ Millionen Franken beziffert; in dieser Summe seien Bauzinse nicht inbegriffen.

2. Geldbeschaffungskosten. Die Frage um deren Entscheid es sich handle, sei die, ob die im Jahre 1888 entstandenen Geldbeschaffungskosten im Betrage von 86,627 Fr. 40 Cts. im Sinne des Bundesrathsbeschlusses sofort und auf einmal der Betriebsrechnung zu belasten oder ob sie, wie die Gotthardbahn es verlange, allmälig durch Amortisation zu tilgen seien. Das Verlangen der Bahngesellschaft könne sich auf keine gesetzliche Bestimmung stützen, da weder Art. 4 E.-R.-G. noch Art. 656 O.-R. auf die laufenden beziehungsweise neu entstehenden Geldbeschaffungskosten Anwendung finden könne. Die Bahnverwaltung berufe sich in Ermangelung eines ihr gesetzlich zustehenden Rechtes auf die gemäß Ziffer 1 der Uebergangsbestimmungen zum Eisenbahnrechnungsgesetz enstandene Uebereinkunft vom 8. April 1885 mit dem Bundesrathe, in der es (Art. 3 letzter Absatz) heiße: „Wenn im Verlaufe der mit 1. Ja„nuar 1884 beginnenden Amortisationsfrist bei Feststellung der „Jahresrechnungen aus irgend einem andern Grunde sich neue zu „amortisirende Posten ergeben, so werden die Beträge dieser Posten den „unter Ziffer III des gegenwärtigen Artikels erwähnten Summen „beigefügt." Allein in Ziffer III A und B des erwähnten Artikels seien als zu amortisirende Posten bezeichnet: Die Kursverluste auf den 5 % Obligationen, die ursprünglichen Kosten für untergegangene Anlagen und Einrichtungen, die auf dem 4 % Anlehen erlaufenden

Kursverluste. Die angerufene Bestimmung des letzten Absatzes des Art. 3 beschränke sich daher auf die Kursverluste und auf die ursprünglichen Kosten allfällig noch untergehender Anlagen und Einrichtungen, sofern deren Abschreibung in einer Jahresrechnung der Gesellschaft nicht wohl zugemuthet werden könne. Die in Betracht kommenden 86,627 Fr. 40 Cts. seien aber nicht Kursverluste, sondern Unkosten auf der Geldbeschaffung, welche sofort bei ihrer Entstehung und in ganzem Umfange der Jahresrechnung zu belasten seien. Daraus, daß der Bundesrath (was richtig sei) schon zu verschiedenen Malen, das nun von der Gotthardbahn beanspruchte Verfahren nicht beanstandet habe, sei für ihn keinerlei Verpflichtung entstanden, dieses ausnahmsweise Zugeständniß zur Regel werden zu lassen.

C. In ihrer Vernehmlassung auf diese Eingabe stellt die Direktion der Gotthardbahn den Antrag: Es seien die Begehren des Bundesrathes betreffend Bauzinsen für das zweite Geleise und Geldbeschaffungskosten abzuweisen. Sie führt aus:

1. Betreffend Bauzinsen für das zweite Geleise: Ursprünglich, im Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869, sei die doppelspurige Erstellung der Strecke Flüelen-Biasca in Aussicht genommen gewesen. Durch den Zusatzvertrag vom 12. März 1878 dagegen sei nachgelassen worden, daß die gesammte Bahn (mit Ausnahme des großen Tunnels Göschenen-Airolo) einstweilen blos einspurig erstellt werde. Dagegen sei aber immerhin stipulirt worden, daß die Zufahrtslinien von Erstfeld (oder Silenen) nach Göschenen und von Airolo nach Bodio bestimmt seien, im Falle des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten und daß also überall da, wo später, nach Eröffnung des Betriebes, die Verbreiterung des Bahnkörpers nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde, z. B. in den langen Tunneln, an den großen Brücken, an Mauern, Erdarbeiten ꝛc., diese Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise ausgeführt werden. Nach diesen Vorschriften sei in den Jahren 1879/1882 gebaut worden. Durch Beschluß vom 4. Oktober 1887 habe sodann der Bundesrath im Einverständnisse mit den Regierungen Italiens und Deutschlands für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca eine Frist von zehn

Jahren, vom 1. Januar 1887 an gerechnet, festgesetzt. Dabei seien für die Vornahme der Bauten und die Fristen der Bauvollendung der einzelnen Sektionen genaue Vorschriften aufgestellt, der Finanzausweis der Gesellschaft (von 16 Millionen Franken) genehmigt und eine Kautionsleistung von $4\,^1/_2$ Millionen Franken verlangt worden. Der Finanzausweis habe eine Erhöhung des Aktienkapitals vorausgesehen und am 28. November 1887 seien die Gesellschaftsstatuten im Sinne einer solchen Erhöhung (von 34 auf 40 Millionen Franken) revidirt worden. In ihrem Schreiben vom 21./23. Dezember 1886 an das Eisenbahndepartement habe die Gotthardbahndirektion die Kosten für das zweite Geleise auf 12,343,000 Fr. angegeben, mit dem ausdrücklichen Beifügen „exclusive Bauzinsen". Noch deutlicher habe sie sich in ihrem Berichte an die Generalversammlung der Aktionäre datirt den 24. Oktober 1887 ausgesprochen, wo die Bauzinsen auf 667,285 Fr. berechnet seien. Dieser Bericht sei auch dem Eisenbahndepartement mitgetheilt worden, ohne daß dasselbe gegen die Berechnung von Bauzinsen irgendwelche Einwendungen erhoben hätte. In rechtlicher Beziehung komme Art. 630 O.-R. nicht in Frage, denn der Bundesrath habe nicht bestritten, daß die sogenannten jungen Aktien, die mit 50 % auf den 1. Januar 1888 einbezahlt worden seien und mit der zweiten Hälfte auf 31. Dezember 1890 einbezahlt werden müssen, bis zur Volleinzahlung zu 4 % verzinst werden dürfen. Es habe die bezügliche Ausgabepost in der Rechnung für das Jahr 1888 gar keine Beanstandung gefunden. Art. 630 behandle überhaupt blos die Verzinsung des Aktienkapitals vor der Eröffnung des Geschäftsbetriebes, nicht aber die allgemeine Frage der Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit; im vorliegenden Falle sei einzig und allein Art. 2 E.-R.-G. maßgebend. Es handle sich selbstverständlich nicht blos um die Zinsen des in dem Unternehmen steckenden Aktienkapitals, sondern um die Zinsen der ganzen Bausumme, immerhin im vorliegenden Falle mit der Beschränkung, daß die Verrechnung der Bauzinsen aufzuhören habe mit demjenigen Momente, in welchem eine Sektion des zweiten Geleises dem Betriebe übergeben werde. Die Interpretation welche das Eisenbahndepartement dem Art. 2 E.-R.-G. gebe, sei oberflächlich und willkürlich. Die Anlage des zweiten

Geleises auf der Strecke Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca umfasse 75 Kilometer, sie sei im Unter- und Oberbau einer neuen Bahn völlig gleich zu achten und es sei denn auch die Gesellschaft rücksichtlich der Anlage des zweiten Geleises vom Bundesrathe in allen Beziehungen: bezüglich der Baufristen, des Finanzausweises, der Kautionsleistung u. s. w. ganz gleich behandelt worden, wie beim Baue einer neuen Linie. Die Erstellung des zweiten Geleises, eines sehr bedeutenden Werkes, dürfe doch nicht anders oder ungünstiger behandelt werden, als der Bau irgend einer unbedeutenden Zweiglinie. Wenn die Bahnstrecke gleich von Anfang an, nach den Vorschriften des ersten Staatsvertrages, zweispurig wäre gebaut worden, so wären natürlich vom ganzen dafür aufgewendeten Baukapital Bauzinsen verrechnet worden; ferner seien Bauzinsen thatsächlich verrechnet worden von denjenigen Kapitalien, welche für Arbeiten verwendet worden seien, die mit Rücksicht auf die spätere Erstellung des zweiten Geleises gleich von Anfang an seien ausgeführt worden. Es sei nun gar kein Grund einzusehen, warum für einen Theil der Arbeiten für das zweite Geleise die Verrechnung von Bauzinsen zulässig sein sollte, für den andern nicht. Das zweite Geleise sei nicht nur eine Erweiterung der bestehenden Anlage, sondern eine selbständige Bahn, welche auch für sich allein betrieben werden könnte. Es dürfe nicht in Art. 2 E.-R.-G. willkürlich das Wort „einspurigen" hineingesetzt werden, wie der Bundesrath dies wolle.

2. Geldbeschaffungskosten. Die in Frage stehenden Posten, enthalten die Kosten der Anfertigung der Titel und einer Provision für Abnahme der neuen Aktien, betragend 86,627 Fr. 40 Cts. Darüber, daß diese Posten abgeschrieben werden müssen, walte keine Differenz, sondern streitig sei einzig, ob der Betrag sofort und auf einmal der Betriebsrechnung pro 1888 zu belasten oder aber allmälig zu amortisiren sei. Die fragliche Auslage sei keine Betriebsauslage; es handle sich um Geldbeschaffungskosten für das zweite Geleise, welche nach Art 2 und 4 E.-R.-G. so zu behandeln seien, wie die frühern zur Amortisation gelangenden Geldbeschaffungskosten für den Bau. Das ergebe sich auch aus Art. 3 der zwischen dem Bundesrathe und der Gotthardbahn getroffenen Vereinbarung vom 8. April 1885, wie deren Wortlaut (insbesondere die Ausdrücke „aus irgend einem andern Grunde" und „neue Posten") deutlich ergebe.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 2 E.-R.-G. werden Zinsen, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, den Anlagekosten gleich gehalten. Bestritten ist nun, ob hierunter auch die Verzinsung der für Erstellung des zweiten Geleises auf den Bergstrecken der Gotthardbahn erforderlichen Kapitalien während der Bauzeit falle, ob also auch für Erstellung des zweiten Geleises Bauzinsen dem Baukonto zugeschrieben werden dürfen. Diese Frage ist zu bejahen. Der Bau des zweiten Geleises ist von der Bundesbehörde rücksichtlich der Baufristen, der Bauaufsicht, der Kautionspflicht u. s. w. durchaus wie der Bau einer Bahn und nicht etwa nur wie eine Ergänzungsbaute behandelt worden und ist auch nach der Natur der Sache als solcher zu betrachten, da dadurch neben dem bereits bestehenden eingleisigen Schienenwege auf einer erheblichen Strecke und mit erheblichem Kostenaufwande ein zweiter erstellt wird. Es darf die Erstellung des zweiten Geleises der Erstellung einer neuen Linie neben der bereits im Betriebe befindlichen gleichgestellt werden, wie sie denn auch in technischer und finanzieller Beziehung von größerer Bedeutung ist, als es etwa der Bau einer untergeordneten Zweiglinie wäre. Daß aber beim Baue einer neuen Linie die Zinsen des Baukapitals während der Bauzeit den Anlagekosten nach Art. 2 E.-R.-G. zugerechnet werden können, ist auch für den Fall nicht zu bezweifeln, daß der Bau durch eine Gesellschaft ausgeführt wird, welche bereits ein anderweitiges, in vollem Betriebe befindliches Schienennetz besitzt. Es ist denn auch klar, daß wenn das zweite Geleise dem ursprünglichen Projekte gemäß von Anfang an wäre ausgeführt worden, für die betreffenden Baukapitalien Bauzinse hätten verrechnet werden können und es ist nun ein zureichender Grund nicht erfindlich, warum dies deßhalb nicht mehr sollte geschehen dürfen, weil der Bau des zweiten Geleises hat verschoben werden müssen, also der betreffende Schienenstrang nicht gleich von Anfang an, sondern erst später erstellt wird. Der Bundesrath geht übrigens nach dem Inhalte seines Beschlusses selbst davon aus, daß die Bauzinsen für das zweite Geleise dann auf Bau-

konto dürften verrechnet werden, wenn die Gotthardbahngesellschaft nicht im Stande wäre, dieselben aus ihren Betriebserträgnissen zu bestreiten. Allein es leuchtet nun doch ein, daß letzterer Umstand nicht entscheidend sein kann, daß vielmehr, wenn die Verrechnung der fraglichen Zinse auf Baukonto gesetzlich unzulässig wäre, dies unbedingt und ohne Rücksicht auf die finanzielle Lage der bauenden Gesellschaft der Fall sein müßte.

IV. Ausdehnung der Haftpflicht. — Extension de la responsabilité civile.

121. Beschluß vom 26. Oktober 1889