

demnité dans le paiement d'une somme en capital : or en prenant en considération tous les éléments de la cause, entre autres l'âge du demandeur, le montant de son gain annuel précédent, ainsi que la somme qu'il pourra gagner dorénavant, le capital de 9000 francs, alloué à Rieben par le Tribunal cantonal, apparaît comme un équivalent pécuniaire suffisant pour le dommage souffert par la victime, dommage que la Compagnie a l'obligation de réparer conformément au prescrit de l'art. 5 précité de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

Les recours sont écartés et l'arrêt du Tribunal cantonal vaudois est confirmé tant au fond que sur les dépens.

### III. Rechnungswesen der Eisenbahnen.

#### Comptabilité des compagnies de chemins de fer.

##### 20. Urtheil vom 12. März 1886 in Sachen Bundesrath gegen Centralbahn.

A. Durch Protokoll vom 7. April 1885, vereinbart zwischen dem schweizerischen Bundesrathe und der Centralbahngesellschaft, wurden gemäß Ziffer 1 der Uebergangsbestimmungen zum Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 die Baukosten der Schweizerischen Centralbahn (Stammnetz, Gäubahn und Verbindungsbahn) per 31. Dezember 1883 auf 112,739,254 Fr. 95 Cts. festgestellt. In der Bilanz der Schweizerischen Centralbahn für 1884 sind dieser Summe neue Baukosten im Betrage von 439,888 Fr. 63 Cts. beziehungsweise nach Abrechnung von Einnahmen aus Erlösen, Rückerstattungen und Abschreibungen von 358,332 Fr. 77 Cts. beigelegt. Von den diese Summen bildenden Posten beanstandete der schweizerische Bundesrath diejenigen sub Nr. 9, 33, 4, 15, 18, 19, 28, 35, 36, 38, 39, 43, 47 und 14 (nach

Abzug von 832 Fr. 50 Cts. Einnahmen und Verrechnungen auf dem Inventarkonto zusammen 16,435 Fr. 82 Cts. betragend), als nicht auf Baukonto und damit in die Aktiven der Bilanz gehörig. Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Centralbahn erkannte diese Ausstellungen des Bundesrathes nicht an, sondern beschloß am 29. Juni 1885 : „Es sei der Verwaltungsrath, falls das Direktorium eine billige Verständigung über die bestrittenen Posten der Baurechnung nicht erzielen kann, ermächtigt, dieselben aufrecht zu erhalten und deren gerichtliche Bestreitung durch den Bundesrath zu gewärtigen.“ Gemäß Art. 5 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften machte daher der Bundesrath durch Schriftsatz vom 21. Juli 1885 die Sache beim Bundesgerichte anhängig, indem er den Antrag stellte, daß die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn verpflichtet werde, den in die Aktiven der Bilanz pro 31. Dezember 1884 gestellten Baukonto um den Betrag von 16,435 Fr. 82 Cts. zu vermindern und die Bezahlung dieser Summe auf Betriebsausgabenrechnung zu nehmen. Von den durch diesen Schriftsatz beanstandeten Posten hat indeß die Schweizerische Centralbahn nachträglich fallen gelassen die Posten : Nr. 15 mit 67 Fr. 71 Cts., Nr. 39 mit 112 Fr. 31 Cts. und von Nr. 47 (4066 Fr. 46 Cts. für Inventarvermehrung in 19 verschiedenen kleinen Posten) sämtliche Posten mit Ausnahme desjenigen für a) Inventararüstung der Gütereppeditionsfiliale der Jura-Bern-Luzernbahn im Rangirbahnhofe Basel 478 Fr. 30 Cts., b) diverse Inventargegenstände für das Bureau des Bahningenieurs V in Aarau 1355 Fr. 61 Cts; die streitige Summe reduziert sich daher von 16,435 Fr. 82 Cts. auf 14,023 Fr. 55 Cts. Dieselbe setzt sich folgendermaßen zusammen :

1. Posten Nr. 9. 1971 Fr. (nach Abzug von 2211 Fr. 12 Cts. Beitrag des Betriebskonto als Werth der abgegangenen Weichen) für Ersatz der Weichen Nr. 84 und 85 durch Einlage einer englischen Weiche im Personenbahnhof Basel.

2. Posten Nr. 33. 4945 Fr. 2 Cts. (nach Abzug der Anlagekosten der abgegangenen Holzbrücke im Betrage von 3394 Fr. 5 Cts.)

für den Ersatz der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in Gersäß durch eine eiserne Brücke.

3. Posten Nr. 4. 1027 Fr. 38 Cts. für Anbringung eines Dachkanals mit Wasserablaufrohren zwischen den beiden Einsteighallen im Bahnhof Basel.

4. Posten Nr. 18. 328 Fr. 3 Cts. für Verlängerung des Waaggeleises auf der Station Sissach.

5. Posten Nr. 19. 1070 Fr. 79 Cts. für Erstellung eines laufenden Brunnens bei den Wärterhäusern auf der Südseite des Hauensteintunnels.

6. Posten Nr. 28. 221 Fr. 40 Cts. für Verlängerung des zweiten Kopfgeleises auf der Station Narburg.

7. Posten Nr. 35. 275 Fr. 17 Cts. für Errichtung einer neuen eisernen Kollbarriere zum beidseitigen Bahnabluß zum Wegübergang bei Megger Kaufmann im Bahnhof Luzern.

8. Posten Nr. 36. 1217 Fr. 49 Cts. (nach Abzug von 40 Fr. 80 Cts. Rückerstattungen) für Erstellung einer weitem Pfluggrube in der Lokomotivremise der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn im Bahnhofe Luzern.

9. Posten Nr. 38. 1379 Fr. 8 Cts. für Erstellung eines Anbaues an die Telegraphistenwohnung im Wylerfeld.

10. Posten Nr. 43. 566 Fr. 83 Cts. (nach Abzug von 200 Fr. Beitrag des Betriebskonto) für Verlängerung der Verladerrampe auf Station Ostermündingen.

11. Von Posten Nr. 47 a) 478 Fr. 30 Cts. Inventarausrüstung der Güterexpeditionsfiliale Jura-Bern-Luzern im Rangirbahnhofs Basel; b) 1355 Fr. 61 Cts. diverse Inventargegenstände für das Bureau des Bahningenieurs V in Narau.

12. Posten Nr. 14 (Conto Gäubahn) 20 Fr. für Landankauf in der Gemarkung Oberbipp betreffend Grenzregulirung.

B. Zur Begründung seines Antrages macht der Schweizerische Bundesrath im Wesentlichen folgende Argumente geltend: Die Verrechnung der streitigen Ausgabenposten auf Baukonto und damit unter den Aktiven der Bilanz sei gemäß Art. 3 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 unzulässig, weil 1. Ein Theil derselben auf den Ersatz abgegangener Anlagen sich beziehe und 2. die übrigen Verwendungen eine Vermehrung

oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes nicht bewirkt haben. Auf den Ersatz abgegangener Anlagen beziehen sich Posten 9 (1971 Fr. Mehrausgaben auf einer englischen Weiche, welche an Stelle zweier älterer Weichen gelegt wurde) und 33 (4945 Fr. 2 Cts. Mehrausgaben für eine eiserne Brücke an Stelle einer bisher bestandenen hölzernen). Es könne keinem Zweifel unterliegen, daß auf diese Posten Absatz 2 des Art. 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 Anwendung finde, wonach „der Unterhalt der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen“ aus den jährlichen Einnahmen oder allfälligen besondern Fonds zu bestreiten sei. Durchaus in diesem Sinne habe sich die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn selbst in dem in der Botschaft des Bundesrathes vom 6. März 1883 theilweise abgedruckten Aktienstücke ausgesprochen, wo unter Anderm ausgeführt werde, daß eine solide Rechnungsweise sämtliche Kosten des Ersatzes bestehender Anlagen auf Betrieb verrechnen werde, auch wenn die zum Ersatze bestimmte Einrichtung, zu Folge der Fortschritte der Technik, eine gewisse Verbesserung aufweise und eine gewisse Mehrausgabe verursacht habe. Anderwärts werde, auch ohne gesetzlichen Zwang, in diesem Sinne verfahren, wie ein Schreiben der Verwaltung der Reichsbahnen in Elßaß Lothringen vom 18. Juni 1885 zeige, in welchem erklärt werde: „Der Ersatz bestehender Anlagen durch mehrwertige „Objekte (z. B. hölzerner Brücken durch Eisenkonstruktionen) „gehört nach diesseitigen Grundsätzen zu denjenigen Ausgaben, „welche aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden müssen.“ Die übrigen streitigen Posten beziehen sich theils auf Ergänzungen des Inventars, so Posten Nr. 47, theils auf Verbesserungen auf den festen Anlagen, — so die übrigen Posten. Um diese Beträge dem Baukonto belasten zu können, müßten dieselben für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial unter gleichzeitiger Vermehrung oder wesentlicher Verbesserung der bestehenden Anlagen und im Interesse des Betriebes ausgelegt sein. Ein Interesse des Betriebes an den Vorkehrungen, für welche die betreffenden Kosten verwendet wurden, werde nun nicht bestritten. Aber diese Kosten beziehen

sich weder auf Neu- noch auf Ergänzungsanlagen im Sinne des Gesetzes. Nach diesem dürfen durchaus nicht alle Auslagen, welche nach eröffnetem Betrieb auf Verbesserung der Bahn und ihrer Einrichtungen verwendet werden, dem Baukonto zur Last geschrieben werden, sondern ausschließlich nur die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen und für Anschaffung von Betriebsmaterial. Eine Ergänzungs- und Neubauten komme also nur dann in Betracht, wenn sie eine Anlage sei. Eine solche sei aber nach allgemeinem Sprachgebrauch nur dann vorhanden, wenn dem Objekte eine selbständige Bedeutung zukomme, wie dies der Fall sei bei einer neuen Linie, einer neuen Station, dem zweiten Geleise auf größern Strecken, einem neuen Gebäude und dergleichen, nicht aber bei untergeordneten Geleiserweiterungen, Anbauten geringfügiger Natur, Erstellung eines Brunnens zu einer schon vorhandenen Anlage, Errichtung einer Barriere, Ausgraben einer Fußgrube und ähnlichen den täglichen kleinen Baubedürfnissen des Eisenbahnverkehrs entspringenden Bauten. Arbeiten der letztern Kategorie seien ohne selbständige Bedeutung und im Verhältniß zum größern ganzen oder zum speziellen Objekte, auf welches sie sich beziehen, unwesentlich, Flickarbeiten und Verbesserungen, die der Inhaber irgend eines größern Geschäftes nicht als Werthvermehrung auffassen, sondern unter den laufenden Kosten des Geschäftes verrechnen werde; sie seien daher keine Ergänzungs- oder Neuanlagen im Sinne des Gesetzes. Unter Anschaffung von Betriebsmaterial verstehe das Gesetz nur die Anschaffung von Lokomotiven, Wagen, die Ausrüstung einer neuen Anlage mit Mobilien, Werkzeugen und Geräthschaften, nicht aber zufällig nöthig werdende kleinere Ergänzungen des vorhandenen Inventars. Das Gesetz spreche denn auch ausdrücklich nur von Anschaffung von Betriebsmaterial, nicht von Ergänzung desselben; die Ergänzung habe in der Regel mehr den Charakter des Ersatzes, wobei ja allerdings die Ersatzstücke zweckmäßiger, besser und also theurer sein mögen, als die abgegangenen Gegenstände. Der Natur der Sache entsprechend, wolle aber das Gesetz nur diejenigen Kosten der Bilanz beifügen, welche von vornherein, sei es durch den bedeutenden Umfang, sei es durch den selbständigen Zweck der

erstellten Arbeit, die bestehenden Einrichtungen vermehren oder ergänzen. Nur unter dieser Voraussetzung sei der vom Gesetze aufgestellte Begriff einer Anlage vorhanden und er treffe überall nicht zu, wo durch eine geleistete Arbeit die Zahl der schon bestehenden Anlagen weder vermehrt noch die Natur der einzelnen wesentlich verbessert werde. Dies entspreche durchaus den Grundsätzen einer soliden Rechnungsführung. Die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen bezeichnen als ihre Praxis: „Daß alle „kleinern Ergänzungsbauten, wie einzelne Lokomotivschuppen, „Güterschuppen, Dienstwohnungen für Bahnmeister, Bahnwärter „und andere Beamte, Verlängerungen einzelner Geleise, Verbesserungen an den Signaleinrichtungen und andere aus den „Betriebsausgaben gedeckt werden.“ Auch die Jura-Bern-Luzern-Bahn und die Vereinigten Schweizerbahnen haben aus freien Stücken dem Eisenbahndepartement anerbieten, Verwendungen auf Neu- und Ergänzungsanlagen und Anschaffungen, welche, auf das einzelne Objekt bezogen, 2000 Fr. nicht übersteigen, unter allen Umständen aus den Betriebseinnahmen zu bezahlen und nicht in den Baukonto zu stellen, unter der Voraussetzung allerdings, daß alle größern Bahnen dieses Verfahren auch adoptiren. Unterstützend möge noch auf Folgendes hingewiesen werden: Nach Art. 650 Ziffer 2 des Obligationenrechtes dürfen von Aktiengesellschaften „Grundstücke, Gebäude, Maschinen höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen“ in die Bilanz eingestellt werden. Diese Bestimmung sei, da das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften eine abweichende Vorschrift nicht enthalte, auch auf Eisenbahngesellschaften anwendbar. Freilich lasse die den Eisenbahngesellschaften obliegende Pflicht der steten guten Instandhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen die Nothwendigkeit jährlicher Abschreibungen bei den Eisenbahngesellschaften wenigstens quantitativ weniger hervortreten, als bei andern Aktiengesellschaften. Dazu komme noch, daß bei den Eisenbahngesellschaften, auch bei der Schweizerischen Centralbahn, spezielle Fonds geöfnet werden, welche diese gute Instandhaltung der Bahnanlage zum Zwecke haben. Allein diese Vorsorge beziehe sich nur auf den Oberbau

und das Rollmaterial; für die Erneuerung der übrigen Anlagen (Brücken, Hochbauten, namentlich aber Mobiliar und die Geräthschaften) seien keine Reserven vorhanden und es sei auf diesen Conto nichts abgeschrieben worden, obgleich speziell der Werth des Mobiliars und der Geräthschaften nach gemeiner Annahme einer ganz erheblichen Abschreibung ausgesetzt werden sollte. Wollte man aber annehmen, die Eisenbahngesellschaften seien von der Pflicht, Abschreibungen vorzunehmen, entbunden und es stehe ihnen überdies nach dem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften das Recht zu, nicht blos Ergänzungs- und Neuanlagen, sondern auch die geringfügigsten neuen oder ergänzenden Arbeiten und Einrichtungen den trotz der Abnützung unveränderlich bleibenden Kosten der Bahnanlage und Betriebseinrichtungen beizufügen, so würde aus der Anwendung solcher Grundsätze ein Verhältniß entstehen, welches den sachlichen Erfordernissen ebenso sehr als dem Willen des Gesetzgebers widersprechen würde.

C. Die Schweizerische Centralbahngesellschaft erwidert auf diese Eingabe des Bundesrathes der Hauptsache nach folgendes: Es sei nicht richtig, daß die Schweizerische Centralbahn sich früher in dem in der Eingabe des Bundesrathes citirten Aktenstücke dahin ausgesprochen habe, daß Umbauten bestehender Anlagen schlechthin aus den Betriebseinnahmen bestritten werden müssen; sie habe vielmehr ausdrücklich vorbehalten, daß „diejenigen Kosten auf Baurechnung zu tragen seien, welche anläßlich solcher Umbauten einen wirklichen Mehrwerth bedingen.“ Nur die mehrfache Belastung der Baurechnung mit den Erstellungskosten für das gleiche Object sei als fehlerhaft bezeichnet worden. Die Botschaft des Bundesrathes vom 6. März 1883 (Bundesblatt 1883 I, S. 282/284) stehe im Wesentlichen auf dem gleichen Standpunkt; sie erkläre sogar ausdrücklich: Man werde in den meisten Fällen nicht so weit gehen dürfen, zu verlangen, daß die Kosten der Umbauten aus dem Betriebe bestritten werden sollen, denn diese Umbauten seien öfter nicht blos einer wirklichen Werthvermehrung gleich zu achten, sondern sie schließe auch Vortheile für den Betrieb in sich, die sich in verminderten Betriebsausgaben darstellen. Hiemit stehe auch das Gesetz selbst im Einklang. Dasselbe (Art. 3) gestatte dem Bau-

konto alle Kosten zu belasten einerseits für Neuanlagen (gleichgültig ob klein oder groß), andererseits für Ergänzungsanlagen d. h. für Vervollständigungen, Verlängerungen, Erweiterungen bereits bestehender Anlagen und Einrichtungen. Die Ergänzung könne nicht nur durch eine eigentliche Beifügung (einen Anbau u. dgl.) erzielt werden, sondern sei auch vorhanden, wenn für das gleiche Object eine bessere Konstruktion, dauerhafteres Material u. dgl. gewählt werden und dadurch das neue Object gegenüber dem früher vorhandenen einen effektiven Mehrwerth erhalte, d. h. wenn eine Ergänzung im qualitativen Sinne vorliege. Allerdings müsse dabei noch das Erforderniß vorhanden sein, daß entweder eine (große oder kleine, wesentliche oder unwesentliche) Vermehrung der bestehenden Anlage erzielt oder aber eine wesentliche Verbesserung derselben im Interesse des Betriebes herbeigeführt werde. Endlich dürfen auf Baurechnung verrechnet werden die Kosten für Anschaffung von Betriebsmaterial. Dabei könne es sich allerdings nur um Neuanschaffungen und nicht um Ersatz abgegangenen Materials handeln; dagegen bezeichne der Ausdruck Betriebsmaterial nicht nur das Rollmaterial, sondern ebenso gut das gesammte zu Betriebszwecken dienende Inventar. Bezüglich aller dieser Kosten sei die Höhe der ausgelegten Beträge durchaus unerheblich; das Gesetz enthalte nicht die mindeste Andeutung, daß nur größere Beträge auf Baurechnung getragen werden sollen; eine ziffermäßige Limite sei vom Gesetzgeber nicht gewollt und dürfe in das Gesetz nicht hineingetragen werden. Die Schweizerische Centralbahn sei bei Aufstellung ihrer Rechnungen durchaus nach diesem Prinzip verfahren; ja, sie sei sogar, im Interesse einer soliden Rechnungsführung, weiter gegangen als das Gesetz verlange, indem sie die Auslagen für kleinere Inventarvermehrungen (unter 200 Fr.) auf Betrieb verrechnet habe. Die vom Bundesrath angeführte Praxis der Elsaß-Lothringischen Reichsbahnen beweise nicht das Mindeste; denn die Elsaß-Lothringischen Bahnen befinden sich als Staatsbahnen in einer ganz andern wirthschaftlichen und rechtlichen Lage als die Schweizerischen Privatbahngesellschaften. In Betreff der einzelnen streitigen Posten sei zu bemerken:

Die beiden ersten Posten Nr. 9, Mehrausgabe auf einer

englischen Weiche, welche an Stelle zweier älterer Weichen gelegt wurde,) und Nr. 33, (Mehrausgaben für eine eiserne anstatt einer vorher bestandenen hölzernen Brücke in Gersfak) enthalten keine Kosten für Ersatz vorhandener Anlagen. Wenn die zwei gewöhnlichen älteren Weichen wiederum durch gleichartige und die baufällig gewordene hölzerne Brücke in Gersfak wiederum durch eine Holzbrücke ersetzt worden wären, so müßten die Ausgaben hierfür ohne Zweifel von der Betriebsrechnung getragen werden. Allein dieser Fall liege nicht vor. Die Ersetzung der gewöhnlichen Weichen 84 und 85 durch eine englische habe eine wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes herbeigeführt und eine reelle Werthvermehrung im Betrage der Differenz zwischen den Erstellungskosten der alten und der neuen Einrichtung herbeigeführt. Noch viel einleuchtender sei dies bei der Umwandlung der bisherigen hölzernen Uebergangsbrücke in Gersfak in eine Eisenbrücke. Die neue Konstruktion sei viel solider und dauerhafter und repräsentire einen namhaften Mehrwerth gegenüber der alten Holzbrücke. Derartige Umbauten, wie der Ersatz hölzerner Brücken durch eiserne, die Ersetzung provisorischer Stationsgebäude in Holz durch definitive in Stein u. dgl. seien sogar eigentliche Neubauten und gehören auch aus diesem Gesichtspunkte gemäß Absatz 1 des Art. 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften auf den Baukonto, während allerdings das früher vorhandene, durch den Umbau beseitigte, Objekt zu Lasten der Betriebsrechnung vom Baukonto abzuschreiben sei. Wenn bei Berechnung von Ersatzbauten nach den vom Bundesrathe in seiner Eingabe vertretenen Grundsätzen verfahren würde, so hätte dies zur Folge, daß einerseits die Betriebsrechnung für effektive Werthvermehrungen aufkommen müßte, während andererseits der Baukonto auch mit der höhern Ausgabe belastet bliebe, wenn in einem Spezialfalle eine Bahnverwaltung es zweckmäßig finden sollte, eine früher bestandene, solidere und daher theurere Baute durch eine billigere zu ersetzen, z. B. ein abgebranntes steinernes Stationsgebäude durch ein leichtes, nach neuer Konstruktion in Holz ausgeführtes, eine durch Hochwasser weggerissene in Stein und Eisen erbaute Brücke durch eine hölzerne u. dgl. Ein

Grundsatz aber, der zu der Folge führen würde, daß auch in diesem Falle der Baukonto unvermindert zu bleiben habe, müsse gewiß unrichtig sein. Würde derselbe gutgeheißen, so würden dadurch die Bahnverwaltungen in ihrem Bestreben, durch Umbauten wesentliche Verbesserungen herbeizuführen, gehemmt; sie würden sich dann hüten, hölzerne Brücken in eiserne umzubauen u. s. w., sondern würden sich auf Ersatzbauten im engeren Sinne beschränken. Dies habe der Gesetzgeber wie sowohl die Botschaft des Bundesrathes vom 6. März 1883 als die Berichte der nationalrätlichen und der ständerätlichen Kommission zu dem Entwurfe des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften beweisen, gerade nicht gewollt. Die bestrittenen 6285 Fr. 84 Cts. für Verbesserungen auf festen Anlagen anbelangend, so betreffen die sämtlichen hieher gehörigen Posten solche Ergänzungsbauten, welche eine Vermehrung der bestehenden Einrichtungen herbeigeführt haben, nicht bloße Verbesserungen. Materiell sei den vorhandenen Objekten etwas Neues hinzugefügt worden. Dieselben gehören daher nach dem Gesetze auf Baurechnung, ohne alle Rücksicht darauf, ob sie „erheblich“ seien oder nicht. Verlängerungen und Vergrößerungen der vorhandenen Anlagen gehören doch sicher nicht zum Bahnunterhalt, denn Unterhalt sei die Erhaltung des Bestehenden, nicht Beifügung von Neuem. Eventuell stellen die fraglichen Posten mindestens eine wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes dar, wofür, falls der Richter durch die vorgelegten Akten nicht genügend orientirt sein sollte, auf Sachverständige abgestellt werde. Was die Posten für Inventaranschaffungen anbelange, so sei die Behauptung des Bundesrathes, daß nur Inventaranschaffungen für Ausrüstung neuer Anlagen auf Baurechnung gesetzt werden dürfen, ungerechtfertigt; alle Vermehrungen des Inventars gehören an und für sich auf Baurechnung. Uebrigens habe die Schweizerische Centralbahn in der Praxis den gegnerischen Grundsatz befolgt. Die beiden streitigen Posten betreffen aber gerade die Ausrüstung neuer Anlagen. Die Güterexpeditionsfiliale der Jura-Bern-Luzern-Bahn im Bahnhofe Basel sei im Jahre 1884 neu eröffnet worden; das betreffende Bureau habe daher neu eingerichtet

werden müssen und es handle sich somit bei der hiefür auf Baurechnung gebuchten Summe von 478 Fr. 15 Cts. nicht um eine Ergänzung von vorhandenem Inventar, sondern um eine ganz neue Ausrüstung. Mit dem Ansätze von 1355 Fr. 60 Cts. für diverse Inventurgegenstände für das Bureau des Bahningenieurs V in Aarau dann habe es folgende Bewandtniß: Das Bureau des Sektionsingenieurs für den Bau der aargauischen Südbahn in Aarau habe in der Folge auch als Bureau des Bahningenieurs für den Betrieb gedient. Es sei aber bis zum vollständigen Abschlusse des Baues der aargauischen Südbahn unterlassen worden, eine Anzahl von Inventargegenständen dieses Bureaus zu Lasten der Schweizerischen Centralbahn zu buchen, obwohl die betreffenden Gegenstände von der Schweizerischen Centralbahn zu übernehmen seien, da sie den Betrieb der aargauischen Südbahn auf eigene Rechnung besorge. Diese Berechnung habe nun im Jahre 1884 nachträglich stattgefunden, indem das betreffende Inventar vorerst von der aargauischen Südbahn auf die Materialverwaltung und sodann von letzterer an die Schweizerische Centralbahn übertragen worden sei. Diese Buchung sei gerade so zu behandeln gewesen, wie wenn sie bei der Betriebseröffnung der aargauischen Südbahn stattgefunden hätte, d. h. sie sei als erste Ausrüstung des Bureaus des Bahningenieurs zu betrachten gewesen und daher der Baurechnung der Schweizerischen Centralbahn zu belasten, dagegen von der Baurechnung der aargauischen Südbahn abzuschreiben. Die Vermittlung der Buchung durch die Materialverwaltung sei bloße Formsache. Was endlich noch den Posten Nr. 14 (20 Fr. für Landankauf in der Gemarkung Oberbipp) anbelange, so sei die Schweizerische Centralbahn der Ansicht, daß grundsätzlich alle (nicht bloß für vorübergehende Betriebszwecke erfolgenden) Landwerbungen auf Baukonto gehören, da dadurch der Besitz der Gesellschaft und damit die vorhandenen Werthe und Anlagen vermehrt werden. Auf die Größe der Landparzelle und die Höhe der Kaufsumme könne um so weniger etwas ankommen, als auch die kleinsten Beträge für Landveräußerungen dem Baukonto zurückerstattet werden. Im speziellen Falle habe die Schweizerische Centralbahn 27,45 Quadratmeter oder 305 Quadratfuß Land

von Jakob Bössiger in Oberbipp um den Kaufpreis von 20 Fr. erwerben müssen, um ihre Eigenthumsgrenze außerhalb des gepflanzten Grünhages zu verlegen und damit den Fortbestand der Einfriedigung zu sichern. Schließlich sei noch zu bemerken, daß der Bundesrath bei andern Bahngesellschaften, insbesondere bei der Gesellschaft Suisse-Occidentale und Simplon, Posten, welche den von ihm gegenüber der Schweizerischen Centralbahn beanstandeten ganz analog seien, anstandslos habe passiren lassen und daß die vom Bundesrath postulierte Anwendung des Art. 656 Ziffer 2 des Obligationenrechtes auf Eisenbahngesellschaften durch das Spezialgesetz ausgeschlossen sei. Demnach werde beantragt: Es sei vom Tit. Richter anzuerkennen, daß die vom schweizerischen Bundesrath angefochtenen Posten im Gesamtbetrage von 16,435 Fr. 82 Cts. abzüglich der in der Zuschrift der Centralbahn vom 24. Juli 1885 und in Abschnitt I dieser Antwort anerkannten Posten im Betrage von zusammen 2412 Fr. 27 Cts. somit restanzlich 14,023 Fr. 55 Cts. mit Recht in den Baukonto der Aktiven der Bilanz der Schweizerischen Centralbahn pro 31. Dezember 1884 eingestellt worden seien.

D. In seiner Replik beharrt der schweizerische Bundesrath im Wesentlichen auf den Ausführungen seiner Eingabe vom 21. Juli 1885. Er hält in erster Linie fest, daß die streitigen Verwendungen nicht in Neuanlagen und Einrichtungen im Sinne der Vermehrung der bestehenden Anlagen bestanden habe, da als eine bestehende Anlage nur ein Objekt von selbständiger Bedeutung gelten könne. Es könnte sich höchstens um Verbesserungen von bestehenden Anlagen handeln. Allein diese Verbesserungen seien jedenfalls nicht wesentlicher, sondern ganz untergeordneter Natur. Die Wesentlichkeit einer Verbesserung müsse mit Rücksicht auf den Umfang des Geschäftes und seines Betriebes beurtheilt werden. Die gute und den fortschreitenden Bedürfnissen entsprechende Unterhaltung und Kompletirung vorhandener Anlagen sei noch keine Verbesserung, am allerwenigsten eine wesentliche. An dem einzelnen Objekte, auf welches die streitigen Verwendungen Bezug haben, dürfen dieselben nicht gemessen werden, sonst könnte man ja finden, daß auch die

Anbringung eines neuen Schlosses statt des alten eine wesentliche Verbesserung der Thüre sei, u. s. w. Daß andere Bahngesellschaften günstiger behandelt worden seien als die Schweizerische Centralbahn, sei nicht richtig; bei der Suisse Occidentale sei deren besondere Lage, insbesondere der Umstand, daß einzelne Theile des Reges derselben noch nicht ausgebaut seien, in Betracht gefallen. Speziell die Mobiliarananschaffungen anbelangend, so sei über den Posten von 1355 Fr. 61 Cts. für Inventargegenstände für das Bureau des Bahningenieurs V in Narau zu bemerken: Laut der Jahresrechnung von 1883 betragen die dem Baukonto der Südbahn zugeschriebenen Rückerstattungen nur 123 Fr. 45 Cts. Auch die Rechnung pro 1884 biete keinen Anhaltspunkt dafür, daß die von der Schweizerischen Centralbahn behauptete Rückvergütung stattgefunden hätte. Es sei auch nicht klar, daß die 1355 Fr. 61 Cts. anlässlich der Vereinigung des Baukontos der Südbahn auf 31. Dezember 1884 abgeschrieben worden wären. Wenn indeß etwa, was bestritten werde, das letztere der Fall sein sollte, so wäre es unerheblich. Denn die Schweizerische Centralbahn sei schon vor dem 31. Dezember 1884 im Besitze des betreffenden Inventars gewesen; das Direktorium werde aber nicht bestreiten, daß anlässlich der am 16. September 1884 stattgefundenen Verhandlungen über die Feststellung des Baukontos der Schweizerischen Centralbahn vereinbart worden sei, daß der auf der Inventarrechnung pro 1884 sich ergebende Ueberschuß über die damalige Inventarschätzung zur Ausgleichung eines allfälligen Manco auf dem Rohmaterialkonto dienen möge, auf dem Inventarkonto aber in keiner Weise geltend gemacht werden dürfe. Damit dürfte dieser Punkt seine Erledigung im Sinne der Anträge des Bundesrathes finden. Festgehalten werde, daß Art. 656 des Obligationenrechtes auch auf Eisenbahngesellschaften Anwendung finde. Die Befragung von Experten in irgend welcher Richtung werde abgelehnt, da es sich nicht um eisenbahntechnische sondern um Rechtsfragen handle. Der Bundesrath würde es als ein Unglück erachten, wenn der Begriff der wesentlichen Verbesserungen, deren Kosten dem Baukonto zur Last geschrieben werden dürfen, nicht die in der Natur der Sache und dem Sinne

des Gesetzes liegende Grenze finden würde. Es werde ohnehin genug Ausgaben geben, welche, ohne produktiv zu sein, an der Hand des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 nicht vom Baukonto verwiesen werden können; es sei nur im Interesse der Gesellschaften und des öffentlichen Kredites gehandelt, wenn der Belastung des Baukontos wenigstens da Halt geboten werde, wo das Gesetz es deutlich verlange.

E. Aus der Duplik der Schweizerischen Centralbahngesellschaft ist hervorzuheben: Was den Posten der 1355 Fr. 61 Cts. (Mobiliarananschaffungen für das Bureau des Bahningenieurs in Narau) anbelange, so sei die in der Antwort der Schweizerischen Centralbahn gegebene Darstellung richtig. Die Abschreibung dieses Betrages vom Baukonto der aargauischen Südbahn habe wirklich und zwar im Dezember 1883 stattgefunden, allerdings nicht unter der Rubrik „Inventar“ sondern unter der Rubrik „Verwaltung,“ unter welcher er auch ursprünglich dem Baukonto der Südbahn belastet worden sei. Diese Rückerstattung sei durch die Materialverwaltung der Schweizerischen Centralbahn erfolgt, welche dann im April 1884 dem Bahningénieur V der Schweizerischen Centralbahn die fraglichen, von ihm bisher nur miethweise benutzten Inventargegenstände abgetreten habe. Die zwischen dem Bundesrath und der Schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossene Vereinbarung über die Vereinigung des Baukontos der Schweizerischen Centralbahn beziehe sich daher auf diese Inventarvermehrung überall nicht; denn dieselbe habe nicht den Baukonto vom 31. Dezember 1884, sondern denjenigen auf Ende 1883 zum Gegenstand. Im Allgemeinen sei zu bemerken, daß der Bundesrath bei Feststellung des Baukontos der Eisenbahnen mit Rücksicht auf einen künftigen Rücklauf derselben auch interessirte Partei sei und daher die Sache nur von der einen Seite betrachte. Gerade deshalb sei der endgültige Entscheid dem Bundesgerichte vorbehalten worden.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Art. 2 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften gestattet, unter den Aktiven der Bilanz einer Eisenbahngesellschaft alle Kosten zu verrechnen, welche für

den Bau oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials gemacht wurden. Gemäß Art. 3 leg. cit. so dann dürfen auch nach Eröffnung des Betriebes die Kosten für Ergänzungs- oder Neuanlagen oder für die Anschaffung von Betriebsmaterial den Aktiven der Bilanz beigefügt werden, allein nicht unbedingt, sondern nur dann, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Schlechthin ausgeschlossen von der Einstellung unter die Aktiven der Bilanz sind nach Art. 3 cit. Absatz 2 die Auslagen für Erhaltung der bestehenden und den Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen; diese Auslagen müssen aus den jährlichen Einnahmen oder allfällig für diesen Zweck bestehenden besondern Fonds bestritten werden. Das Gesetz unterscheidet somit zwischen Kosten der ersten Herstellung resp. Anschaffung und den spätern, nach Eröffnung des Betriebes erfolgten,wendungen auf den Bahnkörper oder das Betriebsmaterial; erstere dürfen unbedingt, letztere dagegen nur dann unter den Aktiven der Bilanz verrechnet werden, wenn sie den im Gesetze Art. 3 Absatz 1 aufgestellten Kriterien entsprechen. Nurwendungen der letztern Art betrachtet eben das Gesetz als Faktoren der Vermögensvermehrung. Dem Gesetze liegt demnach offenbar das Prinzip zu Grunde, daß für die Bewertung des dauernd zu Betriebszwecken bestimmten Vermögens der Eisenbahngesellschaften in der Bilanz der Selbstkostenwerth, aber bezogen auf den jeweiligen Zustand der Bahnanlagen und Einrichtungen, zu Grunde gelegt werden dürfe. Es erfordert einerseits nicht, daß der allgemeine Verkehrs- (Tausch-) Werth der Anlagen ausgemittelt und der Aufstellung der Bilanz zu Grunde gelegt werde, was auch, bei der Schwierigkeit einer zuverlässigen Schätzung, praktisch kaum durchführbar wäre; dagegen gestattet es andererseits nicht, daß schlechthin die Selbstkosten, ohne Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand der Anlagen und Einrichtungen, in der Art zu Grunde gelegt werden, daß z. B. die Kosten der Wiederherstellung eines nach der Betriebseröffnung durch Naturereignisse zerstörten Bauwerkes (einer Brücke u. dgl.) dem ursprünglichen Anlagekapital zugeschrieben werden könnten.

2. Streitig ist nun, ob die vom schweizerischen Bundesrathe beanstandeten Posten der Bilanz der Centralbahngesellschaft für 1884 den in Art. 3 Absatz 1 des Gesetzes aufgestellten Kriterien entsprechen und daher auf Baurechnung gestellt werden können. Die streitigen Posten zerfallen in verschiedene Kategorien, welche gesonderter Prüfung bedürfen, nämlich 1. Posten Nr. 9 und 33 (Mehrkosten für Ersatz zweier gewöhnlicher Weichen durch eine englische und für Ersatz einer hölzernen Uebergangsbrücke im Ersatz durch eine eiserne); 2. Posten, Nr. 4, 18, 19, 28, 35, 36, 38, 43, verschiedene Verbesserungen auf festen Anlagen; 3. Posten Nr. 14, Landerwerb in der Gemarkung Oberbipp, und endlich 4. Posten Nr. 47 a und b, Inventarananschaffungen.

3. In Bezug auf die erste Kategorie (Posten Nr. 9 und 33) bestreitet der Bundesrath die Verrechnung auf Bau in erster Linie deshalb, weil es sich hier blos um Ersatzbauten für abgegangene Anlagen handle, so daß Art. 3 Absatz 2 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften Platz greife. Darüber ist zu bemerken: Es ist unzweifelhaft, daß Bauten, welche blos den Ersatz bereits bestandener, in Abgang gekommener Anlagen bezwecken und bewirken, auf Betrieb zu verrechnen sind. Wird aber durch eine, zunächst oder mit zum Zwecke des Ersatzes einer in Wegfall kommenden Anlage unternommene und ausgeführte, Baute zugleich eine wesentliche Verbesserung des bestehenden Zustandes im Interesse des Betriebes erzielt, so liegt der Thatbestand des Art. 3 Absatz 1 des Gesetzes vor und es dürfen mithin die auf Herstellung dieser Verbesserung verwendeten Mehrkosten dem Baukonto einverleibt werden. Insoweit liegt eben nicht bloßer Ersatz für eine abgegangene Anlage, sondern eine Neu- oder Ergänzungsbau im Sinne des Art. 3 Absatz 1 vor. Dem Art. 3 Absatz 2 kann nicht die Bedeutung beigemessen werden, daß Mehrkosten für Bauten, welche eine wesentliche Umgestaltung beziehungsweise Verbesserung einer bestehenden Anlage bewirken (wie etwa der Ersatz eines kleinen provisorischen Bahnhofes durch einen großen, definitiven u. dgl.) um deswillen, weil die neue Anlage an Stelle einer bereits bestehenden tritt, dieselbe



erfahrt, nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfte. Letzteres folgt weder aus dem Wortlaute des Gesetzes, — dieser bezieht sich eben nur auf solche Anlagen, welche bloße Ersatzanlagen sind, — noch wäre es mit dem Principe des Gesetzes vereinbar; es sprechen denn auch die von der Centralbahngesellschaft angeführten Vorarbeiten des Gesetzes, auf welche allerdings für sich allein ein wesentliches Gewicht nicht gelegt werden dürfte, durchaus für die hier vertretene Auslegung. Demnach muß sich fragen, ob die in Rede stehenden Verwendungen für solche Neu- oder Ergänzungsbauten gemacht worden seien, die eine wesentliche Verbesserung oder eine Vermehrung der bestehenden Anlagen zur Folge gehabt haben oder ob sie sich auf bloße Ersatzbauten oder unerhebliche Ergänzungen beziehen. Von einer Vermehrung der bestehenden Anlagen kann nun gewiß keine Rede sein. Dagegen wird nicht zu verkennen sein, daß die beiden fraglichen Umbauten nicht bloß Ersatz für eine abgegangene Anlage, sondern eine gewisse Verbesserung im Interesse des Betriebes zur Folge hatten. Allein damit eine Verrechnung auf Bau statt- haft sei, muß die Verbesserung der bestehenden Anlage eine wesentliche sein. Als wesentlich ist nun nicht nur eine solche Verbesserung anzuerkennen, welche im Verhältniß zur gesammten Bahnanlage als bedeutend erscheint und demgemäß eine, im Vergleiche zum Gesamtbaukapital oder zur Gesamtbetriebs- einnahme erhebliche Ausgabe verursacht, sondern jede Verbesserung, welche die einzelne Anlage, auf welche sie sich bezieht, im Interesse des Betriebes wesentlich umgestaltet, d. h. ab- ändert oder ergänzt. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaute des Gesetzes, welcher eine wesentliche Verbesserung der bestehen- den Anlagen, nicht der Bahnanlage als Ganzes, erfordert. Wesentlich im angegebenen Sinne ist nun der Umbau der höl- zernen Uebergangsbrücke in Gersatz in eine eiserne; denn eine eiserne Brücke erscheint als ein, in seiner Eignung für den Be- trieb und seiner Dauerhaftigkeit, wesentlich anderes und taug- licheres Objekt als eine hölzerne. Dagegen erhellt nicht, daß in der Ersetzung zweier gewöhnlicher Weichen durch eine englische eine wesentliche Umänderung der bestehenden Weichenanlage liege. Es mag ja die vorgenommene Abänderung einzelne Uebel-

stände des Betriebes beseitigen und insofern eine Verbesserung der bisherigen Anlage bewirken, allein als wesentlich kann die Aenderung nicht betrachtet werden, sondern sie erscheint als eine solche untergeordneter Natur und ist daher dem Betriebs- konto zu belasten.

4. In Bezug auf die zweite Kategorie der streitigen Posten (verschiedene Verbesserungen auf festen Anlagen) kann es sich nur darum handeln, ob beziehungsweise inwieweit dieselben eine wesentliche Verbesserung bestehender Anlagen im Interesse des Betriebes bewirkt haben. Von einer „Vermehrung“ der vor- handenen Anlagen nämlich, worauf sich die Centralbahngesell- schaft in erster Linie beruft, kann hier überall keine Rede sein. Denn in einer bloßen Vergrößerung bestehender Bauobjekte oder in einer Verbesserung derselben durch Hinzufügung einzelner, unselbständiger Einrichtungen, was hier einzig in Frage steht, liegt keine „Vermehrung“ der vorhandenen Anlagen. Diese setzt vielmehr sprachlich und sachlich voraus, daß zu den vorhandenen Anlagen ein neues selbständiges Objekt hinzutrete, welches die- selben „vermehrt.“ Die hieher gehörigen Posten beziehen sich im Fernern mit einer einzigen Ausnahme durchaus auf Ver- größerungen oder Hinzufügungen ganz untergeordneter Natur, welche wohl eine gewisse Erleichterung des Betriebes zur Folge haben, aber den Charakter der Anlage, auf welche sie sich be- ziehen, in keiner Weise wesentlich umgestalten (untergeordnete, kleine Geseiserweiterungen u. s. w.). Dieselben können daher nach dem oben Ausgeführten nicht als auf wesentliche Verbesse- rungen der bestehenden Anlagen sich beziehend anerkannt werden. Eine Ausnahme hievon macht einzig Posten 38 (1379 Fr. 8 Cts. für Erstellung eines Anbaues an die Telegraphisten- wohnung im Wylerfeld); denn der fragliche Anbau enthält nach Lage der Sache eine wesentliche Verbesserung resp. Ergänzung des Baues, dem er hinzugefügt wurde.

5. Der Posten Nr. 14 (20 Fr. für Landerwerb in der Ge- markung Oberbipp) sodann kann nicht auf Baukonto verrechnet werden. Denn es handelt sich hier nur um Hinzufügung eines schmalen Landstreifens zu dem Immobilienbesitz der Bahn im

Interesse der Sicherung der bestehenden Einfriedigung, also um eine unerhebliche Ergänzung.

6. Dagegen ist rücksichtlich der beiden unter Nr. 47 zusammengefaßten Posten für Inventaranschaffungen die Verrechnung auf Baukonto zulässig. Beide Posten beziehen sich zugestandenermaßen nicht auf Anschaffungen zum Erlöse abgängiger Inventarstücke, sie haben auch nicht untergeordnete Ergänzungen des Inventars bereits ausgerüsteter Anlagen, sondern die Ausrüstung neu eingerichteter Bureaux zum Gegenstande. Dies gilt nicht nur für die Ausrüstung der neu eingerichteten Güterexpeditionsfiliale der Jura-Bern-Luzernbahn in Basel, sondern nach der altemäßig belegten Darstellung der Centralbahngesellschaft auch für die Anschaffung von Inventargegenständen für das Bureau des Bahningenieurs V in Aarau. Es läßt sich daher nicht verkennen, daß es sich hier um solche Anschaffungen von „Betriebsmaterial“ handelt, welche nach Art. 3 Absatz 1 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften dem Baukonto belastet werden dürfen. Die Einwendung, daß der Posten für das Bahningenieurbüreau V in Aarau durch die zwischen dem Bundesrathe und der Centralbahngesellschaft über die Vereinigung des Baukontos der letztern auf Ende 1883 getroffene Vereinbarung ausgeschlossen werde, erscheint als unbegründet, da die betreffenden Gegenstände auf dem Inventarkonto der Centralbahngesellschaft damals noch nicht figurirten. Wenn endlich der Bundesrath noch darauf hinweist, daß die Eisenbahngesellschaften nach Art. 656 Absatz 2 des Obligationenrechtes verpflichtet wären, den Umständen angemessene Abschreibungen vorzunehmen, was die Centralbahngesellschaft nicht gethan habe, so kann hierauf im Fragefalle schon deshalb nichts ankommen, weil der Bundesrath von der Centralbahngesellschaft die Vornahme von Abschreibungen nicht verlangt und beim Gerichte kein dahinzielendes Begehren gestellt hat. Es kann sonach dahin gestellt bleiben, ob und inwiefern die Eisenbahngesellschaften nach der citirten Bestimmung des Obligationenrechtes zur Vornahme von Abschreibungen angehalten werden können. Nur soviel mag bemerkt werden, daß jedenfalls in der Anlage des Erneuerungsfonds und der Ein-

stellung desselben auf der Passivseite der Bilanz thatsächlich eine Abschreibung liegt. Denn es ist ja gewiß sachlich gleichgültig, ob die Abnutzung einer vorhandenen Anlage durch Abzüge vom Werthe derselben in der Aktivseite oder durch Einstellung des Erneuerungsfonds auf der Passivseite der Bilanz berücksichtigt und zur Darstellung gebracht wird.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Dem schweizerischen Bundesrathe ist sein Antrag insoweit zugesprochen, als die Verwaltung der schweizerischen Centralbahngesellschaft verpflichtet wird, aus dem in die Aktiven der Bilanz pro 31. Dezember 1884 eingestellten Baukonto die streitigen Posten Nr. 9, 4, 18, 19, 28, 35, 36 und 43 im Gesamtbetrage von 6679 Fr. 9 Cts. zu streichen; dagegen wird der schweizerische Bundesrath in Betreff der streitigen Posten Nr. 33, 38 und 47 a und b im Gesamtbetrage von 8158 Fr. 56 Cts. mit seinem Antrage abgewiesen und es wird mithin die Einstellung dieser Posten in den Baukonto der Bilanz der Schweizerischen Centralbahngesellschaft pro 31. Dezember 1884 als zulässig erklärt.

## 21. Urtheil vom 12. März 1886 in Sachen Bundesrath gegen aargauische Südbahn.

A. Mit Eingabe vom 21. Juli 1885 stellt der schweizerische Bundesrath beim Bundesgerichte den Antrag: Daß das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn als Verwaltung der aargauischen Südbahn verpflichtet werde, den in die Bilanz der Südbahnunternehmung pro 31. Dezember 1884 gestellten Betrag der im Jahre 1884 neuerdings auf den Bau verwendeten Kapitalien um 3612 Fr. 65 Cts. zu reduzieren und die Bezahlung dieser Summe auf Betriebsausgabenrechnung zu nehmen. Die vom Bundesrathe beanstandete Summe setzt sich aus folgenden Posten zusammen: