ren, welche demselben durch die Einbuße der Sehkraft eines Auges entstanden ist, nicht dagegen für denjenigen Schaden, welcher in Folge der Erkrankung auch des andern (linken) Auges durch völlige Erblindung entsteht beziehungsweise entstehen könnte. Anders wäre dies selbstverständlich dann, wenn die Erkrankung des linken Auges durch die Verletzung des rechten verursacht wäre sowie auch dann, wenn der Kläger schon vor dem Unfalle durch Krankheit die Sehkraft des linken Auges verloren gehabt hätte. Denn in beiden Fällen wäre die völlige Erblindung durch den Unfall verursacht und daher vom Beklagten zu vertreten. Allein nach der thatsächlichen Feststellung der Vorinstanz ist dies eben nicht der Fall, sondern die Erkrankung des linken Auges nach dem Unfalle aus ganz selbständigen Ursachen erfolgt.

4. In Bezug auf das Quantitativ der Entschädigung nimmt die Vorinstanz an, der Kläger habe durch den Verlust der Sehkraft des rechten Auges seine Arbeitsfähigkeit ungefähr zur Hälfte eingebüßt, ohne den Unfall wäre er wahrscheinlich noch 9 Jahre lang voll arbeitsfähig geblieben und hätte daher, bei einem Jahresverdienst von 720 Fr. noch 6480 Fr. verdienen können; durch den Unfall erleide er somit einen Einkommensausfall von insgesammt 3240 Fr. Da der Unfall aus Zufall erfolgt sei, so sei die Entschädigung gegenüber diesem Betrage gemäß Art. 5 litt. a des Fabrikhaftpflichtgesetzes in billiger Weise, um einen Viertheil, zu reduzieren und mithin auf 2430 Fr. festzusetzen. Weder die Annahme hinsichtlich des Invaliditätsgrades des Klägers noch diejenige hinsichtlich der muthmaßlichen Dauer seiner Arbeitsfähigkeit ohne den Unfall beruhen auf unrichtiger Anwendung des Gesetzes; im Gegentheil dürften beide den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Dagegen hat die Vorinstanz bei Bemessung der Entschädigung allerdings darauf keine Rücksicht genommen, daß, während der Kläger seinen Arbeitsverdienst erst nach und nach, im Laufe der Jahre, erworben hätte, die gesprochene Aversalentschädigung ihm sofort ausbezahlt wird, er darauf also die Zinsen der Zwischenzeit gewinnt und daß überhaupt der Besitz eines, wenn auch kleinen, Kapitals geeignet ist, ihm mannigfache Vortheile zu gewähren. Diese Momente würde für eine Reduktion des vorinstanzlich gutgeheißenen Entschädigungsbetrages sprechen. Allein auf der andern Seite erscheint nun der Abzug von der

Entschädigung, welchen die Vorinstanz in Anwendung des Art. 5 litt. a des Fabrikhaftpflichtgesetzes vorgenommen hat, als ein zu starker. Denn es geht doch zu weit, wenn unter den gegebenen Verhältnissen die Entschädigung mit Rücksicht auf die Zufälligkeit der Verletzung um ein volles Viertel gekürzt worden ist. Durch diesen zu starken Abzug wird die Nichtberücksichtigung der Zwischenzinsen und der Vortheile, welche überhaupt die Kapitalabfindung dem Kläger gewährt, ausgeglichen und es ist daher die vorinstanzliche Entscheidung in Abweisung der Beschwerden beider Parteien einfach zu bestätigen.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Weiterziehung beider Parteien wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Obergerichtes des Kantons Solothurn vom 26. Dezember 1889 sein Bewenden.

VI. Rechnungswesen der Eisenbahnen.
Comptabilité des Compagnies de chemins de fer.

33. Urtheil vom 21. Februar 1890 in Sachen Bundesrath gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen wurde für Schutzbauten am Rhein (von Rheineck bis St. Margrethen) und für außerordentliche Beiträge an den Werdenberger-Binnenkanal mit folgenden, den Einnahmen des Betriebes entnommenen Beträgen belastet:

Im Jahre 1886:

Für Schutzbauten am Rhein	Fr.	80,000 —
Für den Werdenbergerkanal	„	100,000 —
Total .	Fr.	180,000 —

Im Jahre 1887:

Für den Werdenbergerkanal	Fr.	70,000 —

Diese Beträge wurden nicht sofort verwendet, sondern vorläufig als Spezialreserve für die genannten Zwecke in die Passiven der Bilanz (verschiedene Kreditoren) eingestellt, um daraus die effektiven Ausgaben nach Bedürfniß zu bestreiten. Bis Ende 1888 gelangten an effektiven Ausgaben zur Verrechnung:

Für Schutzbauten am Rhein:

Im Jahre 1887	Fr.	37,630 81
„ 1888	„	7465 96

Für den Werdenbergerkanal:

Im Jahre 1888	Fr.	80,000 —
Zusammen bis Ende 1888	Fr.	125,096 77

Daneben waren in den Jahren 1887/1888 der Betriebsrechnung als nachträglich verrechnete Bauleitungskosten für die Schutzbauten am Rhein direkt zur Last geschrieben worden 1350 Fr. Für den Werdenberger-Binnenkanal wurde als effektive Auslagen für Anfangs 1889 50,000 Fr. und für voraussichtlich weitere Ausgaben 40,000 Fr. berechnet. Ueber die Natur der Schutzbauten am Rhein wird im Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen für 1886 bemerkt: Nachdem das obere Rheinthal von der Tardisbrücke bis zum Monstein durch die dort ausgeführten Schutzbauten gegen die Gefahr von Rheineinbrüchen geschützt erscheine und demnach bei eintretendem Hochwasser die vollen Wassermassen des Rheines nach dem untern Rheinthal getrieben werden, sei dort die Ueberschwemmungsgefahr so groß und drohend geworden, daß mit durchgreifenden Schutzbauten ungesäumt begonnen werden müsse. An diesen Schutzbauten sei das Unternehmen der Vereinigten Schweizerbahnen vom sogenannten Steinlibach unterhalb der Station Rheineck bis in die Nähe der Station St. Margrethen betheiligt. Die dem Unternehmen zufolge Verständigung mit der Kantonsregierung und den betheiligten Gemeinden obliegenden Arbeiten bestehen in folgendem: „a. In der Erstellung einer Schutzmauer von circa 330 Meter „Länge und 1 Meter Höhe oberhalb und von circa 1500 Meter „Länge und 50 Centimeter Höhe unterhalb des Rinnsals“ (eines alten Abzugskanals nach dem Bodensee); „b. in der Erhöhung

„des Bahndammes um circa 50 Centimeter auf eine Länge von „circa 3100 Meter, sowie der ganzen Station Rheineck im Flächenmaße von circa 12,000 Quadratmeter.“ In Bezug auf die Verrechnung der für diese Arbeiten nöthigen Ausgaben bemerkt der Rechenschaftsbericht: „Für die Bestreitung der auf circa „80,000 Fr. veranschlagten Kosten dieser Arbeiten soll gemäß „unsern Andeutungen im letztjährigen Rechenschaftsberichte ein Theil „des damaligen Vortrages der Liquidations- respektive der Gewinn- und Verlustrechnung bestimmt werden. Wir halten nämlich „eine Belastung des Baukontos für ganz ausgeschlossen, indem „der Art. 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der „Eisenbahngesellschaften vorschreibt, daß nach Eröffnung des Betriebes einer Bahn nur die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto zugeschrieben werden dürfen und zwar nicht einmal unbedingt, „sondern nur, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche „Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes „erzielt wird, und daß hinwieder die Unterhaltung der bestehenden Einrichtungen und Anlagen aus den jährlichen Einnahmen zu „bestreiten sei. Es ist nun nach unserer Auffassung unzweifelhaft, daß „es sich im vorliegenden Falle nicht um eine Vermehrung und Verbesserung der bestehenden Anlagen, sondern nur um deren Erhaltung und Sicherstellung gegen Zerstörung handelt und daß deßhalb „eine Belastung des Baukontos weder vom Bundesrathe noch vom „Bundesgerichte anerkannt werden könnte.“ Bezüglich des Werdenberger-Binnenkanals wird in dem gleichen Rechenschaftsberichte bemerkt, die Erstellung dieses Kanals sei gemäß Beschluß des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen vom 12. August 1880 an Hand des Gesetzes über Verbauung der Wildbäche und Rüfen vom 12. August 1869 respektive des Nachtragsgesetzes vom 3. April 1877 angeordnet worden. Die Bau- und Unterhaltungskosten seien nach Art. 2 dieses Gesetzes von den bisherigen Pflichtigen und vom Grundbesitz zu übernehmen, der nach technischer Ausmittlung bedroht sei oder in höherm oder geringerm Maße an den Vortheilen der Verbauung Theil nehme. Zu den Beitragspflichtigen an die Bau- und Unterhaltungskosten gehören auch die Vereinigten Schweizerbahnen. Dieselben haben zunächst

an der auf den betheiligten Grundbesitz verlegten Kostenquote nach dem Verhältnisse des Schatzungswerthes ihres Grundbesitzes, zu welchem auch der Bahnkörper gehöre, und ihrer Gebäulichkeiten zum Schatzungswerthe des sämmtlichen betheiligten Grundeigenthums zu partizipiren. Im Weitern haben sie wegen der dem Eisenbahnkörper erwachsenden besondern Vortheile einen Extrabeitrag zu leisten, welcher vom Kantonsgerichte des Kantons St. Gallen durch Urtheil vom 5. April 1887 gestützt auf einen Sachverständigenbericht endgültig auf 18 % festgesetzt worden sei. Nun dürfte zwar nicht schwierig sein, das Expertengutachten in manchen Punkten zu widerlegen; allein es würde dies zu nichts führen, da man vor einer vollendeten Thatsache stehe, der sich die Gesellschaft einfach unterziehen müsse. Eine genaue Angabe des Betrages des der Gesellschaft auffallenden Kostentheils sei noch nicht möglich; jedenfalls aber liege es im Interesse der Gesellschaft, zu einer möglichst baldigen Erledigung der Angelegenheit Hand zu bieten. „Was dann," so fährt der Bericht fort, „die wichtige Frage „der Verrechnung unseres Beitrages anbelangt, so unterliegt es „gar keinem Zweifel, daß sie aus den gleichen Gründen, wie die „Ausgaben für die Schutzbauten am Rhein, zu Lasten des Ge„winn- und Verlustkonto zu geschehen hat, denn gleich wie durch „jene durchaus keine „wesentliche Verbesserung" der Bahnanlagen, „sondern nur eine mindere Gefährdung beziehungsweise eine er„höhte Sicherheit ihres Bestandes erzielt wird, so ist es auch mit „dem Werdenberger-Binnenkanal der Fall, wie überhaupt mit „allen Arbeiten, welche im Interesse und zum Schutze oder zur „Erhaltung des Bahnkörpers außerhalb desselben vorgenommen „werden, weßhalb denn auch dergleichen Ausgaben von jeher „durch den Betrieb bezahlt werden mußten." In dem über den Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen für 1887 erstatteten Berichte der Revisionskommission der Aktionäre datirt den 14. Juni 1888 wird nun aber rücksichtlich der Auslagen für Schutzbauten am Rhein und für die Erstellung des Werdenberger-Binnenkanals bemerkt: „Der Umstand, daß der Gewinn- und Verlustkonto im Jahre „1886 mit 100,000 Fr. und im Berichtjahre mit 70,000 Fr. „als außerordentliche Leistung an den Werdenberger-Binnenkanal

„belastet wurde, legte uns die Frage nahe, ob nicht nach defini„tiver Feststellung und Ausrichtung dieser Posten sowie derjenigen „für die Schutzbauten am Rhein, die bezüglichen Posten auf den „Baukonto gestellt werden sollten. Die Natur dieser Posten und „die von uns gedachte Verwendung derselben veranlassen uns zu „dem Wunsche, es möchte der Verwaltungsrath im Falle Wider„spruchs ab Seite des Bundesrathes selbst vor der Provokation „eines bundesgerichtlichen Urtheils nicht zurückschrecken." Im Weitern wird darauf hingewiesen, daß die Unterstützungskasse für die Angestellten ungenügend dotirt sei und daß nun unter anderm die Auslagen für den Werdenberger-Binnenkanal und die Schutzbauten am Rhein, welche, aus dem Betriebskonto bestritten, durch Uebertragung auf den Baukonto disponibel würden, dafür verwendet werden könnten, diese Kasse zu alimentieren. In Folge dieser Vorgänge schrieb der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen im Jahre 1888 die für Schutzbauten am Rhein sowie für den der Gesellschaft gerichtlich auferlegten Beitrag an die Erstellung des Werdenberger-Binnenkanals bereits verrechneten 216,446 Fr. 47 Cts. dem Baukonto zu. Diese Verrechnung wurde vom schweizerischen Eisenbahndepartement beanstandet; die Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen beschloß indeß am 27. Juni 1889: Es soll bei der vorgenommenen Belastung des Baukonto sowohl der bisher für Schutzbauten am Rhein verausgabten 46,446 Fr. 77 Cts. als der, an dem der Gesellschaft gerichtlich auferlegten Antheil an den Erstellungskosten des sogenannten Werdenberger-Binnenkanals bereits stattgehabten Verrechnungen im Betrage von 170,000 Fr. verbleiben.

B. Mit Schriftsatz vom 10. August 1889 stellte nunmehr das schweizerische Eisenbahndepartement im Auftrage des Bundesrathes beim Bundesgerichte den Antrag, dasselbe wolle die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen verpflichten, die Summe von 216,446 Fr. 47 Cts. aus der Baurechnung und damit aus den Aktiven der Bilanz zu entfernen und davon 87,456 Fr. 96 Cts., welche die effektiven Ausgaben im Jahre 1888 repräsentiren, zu Lasten der Betriebsrechnung dieses Jahres zu nehmen, wobei der Gesellschaft anheimgestellt bleibe, den Ausfall durcheinen gleichen Zuschuß aus der vorhandenen Spezialreserve zu begleichen;

128,980 Fr. 31 Cts. direkt mit der oben erwähnten Spezialreserve zu verrechnen.

Zur Begründung wird unter Darstellung des Sachverhaltes bemerkt: Der Bundesrath könne die Ausgaben, um welche es sich handle, nur als Verwendungen zum Zwecke der guten und betriebsfähigen Unterhaltung der bestehenden Anlagen betrachten, welche laut Art. 3 E.-R.-G. aus den jährlichen Einnahmen oder allfällig für diese Zwecke bestehenden besondern Fonds bestritten werden müssen. Daß die nöthigen Beträge ausnahmsweise bedeutende seien, könne kein Grund sein, von der Vorschrift des Gesetzes abzugehen und die außerordentlichen Verwendungen anders zu behandeln, als die geringfügigen sogenannten pflichtigen Beiträge an die Kosten von Flußkorrektionen, welche auch bei der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen fortwährend und noch im Jahre 1888 aus den Einnahmen des Betriebes geschöpft und bezahlt werden. Im Uebrigen stelle der Bundesrath auf die mit seiner Auffassung übereinstimmende Auslegung des Gesetzes ab, welche im Rechenschaftsbericht der Gesellschaftsbehörden vom Jahre 1886 sich finde und gegen die von keiner Seite jemals ein Widerspruch erhoben worden sei.

C. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen trägt in ihrer Vernehmlassung auf Abweisung des Antrages des Bundesrathes an, indem sie im Wesentlichen ausführt: Der Bundesrath begründe seinen Antrag im Wesentlichen einfach durch Hinweisung auf die Meinungsäußerung des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizer-Bahnen in seinem Rechenschaftsberichte für 1886. Maßgebend sei aber nicht die frühere, von der Revisionskommission des Verwaltungsrathes bemängelte und von der Generalversammlung, dem obersten Gesellschaftsorgane, desavouirte, Meinung des Verwaltungsrathes, sondern einzig und allein das Gesetz. Nach dem Gesetze aber dürfen sowohl der Beitrag an die Werdenberger-Binnenkanalbaute als die Auslagen für Schutzbauten am Rheine dem Baukonto belastet werden. Durch den Bau des Werdenberger-Binnenkanals sei, wie in dem den Beitrag der Gesellschaft feststellenden Urtheile des st. gallischen Kantonsgerichtes und der demselben zu Grunde liegenden Expertise ausgeführt werde, die Bahnlinie gegen Ueberschwemmungen, wie sie in den Jahren 1868 und 1871 vorgekommen seien, und die damit verbundenen Reparaturen und Betriebsunterbrechungen geschützt worden; die entwässernde und entsumpfende Wirkung der Verbauung komme nicht nur der Kultur des Bodens und der Benutzung und dem Unterhalt der Gebäude, sondern auch der Eisenbahnlinie selbst zu statten, indem der Fuß des Bahnkörpers trocken gelegt und mithin fester werde. Die gerichtlichen Experten führen aus, daß wenn die Gesellschaft beim Bahnbaue ein Tracé und eine Gesammtanlage gewählt hätte, welche gegen Wasserschaden vollständig geschützt hätte, dadurch die Baukosten erheblich wären gesteigert worden; ebenso wären, wenn bei Nichtausführung des Werdenberger-Binnenkanals die Gesellschaft versucht hätte, sich durch andere Arbeiten, insbesondere eine allgemeine Erhöhung des Bahnkörpers, gegen Ueberschwemmungen zu schützen, dadurch ganz erhebliche Kosten erwachsen, welche den Baukonto der Linie bedeutend (um 11,000 Fr. per Kilometer auf einer Strecke von 18 Kilometer) erhöht hätten. Danach erscheine zweifellos, daß, wenn die Eisenbahngesellschaft den fraglichen Kanal selbständig mit Ausschluß anderer Antheilhaber erstellt hätte, derselbe nach Art. 3 E.-R.-G. als eine Neuanlage erklärt werden müßte, durch welche eine Vermehrung der bestehenden Anlagen und zwar im Interesse des Betriebes erzielt werde. Der Umstand aber, daß die Gesellschaft den Kanal nicht allein, sondern in Verbindung mit andern Mitinteressenten erbaut habe, ändere den Charakter der Ausgabe der Eisenbahngesellschaft in keiner Weise. Auch der ideale Antheil an einer Neuanlage repräsentire für die Gesellschaft eine Neuanlage. Ebensowenig sei von Bedeutung, daß die Gemeinschaft der Baubetheiligten am Werdenbergerkanal nicht auf freiwilligem Vertrage beruhe, sondern kraft gesetzlicher Anordnung in's Leben getreten sei. Es handle sich bei der Kanalbaute nicht um eine Aufwendung, welche blos den gewöhnlichen Bahnunterhalt zu erleichtern oder zu ersetzen bestimmt wäre, sondern um eine Ausgabe, welche bestimmt sei, außerordentliche Naturereignisse, wie Rheineinbrüche und die durch dieselben zu besorgenden, den Betrieb selbst gefährdenden und unterbrechenden, Zerstörungen abzuwenden. Solche Aufwendungen, welche nicht sowohl im Interesse einer Ersparniß von laufenden Unterhaltungskosten als im Interesse des Betriebes

selbst gemacht werden, gehören auf Baukonto. Was die Schutzarbeiten im Unterrheinthal anbelange, so bilden dieselben ein Glied der vom Großen Rathe des Kantons St. Gallen beschlossenen und mit eidgenössischen und kantonalen Subsidien durchgeführten provisorischen Rheinschutzbauten; sie bestehen theils in der Erhöhung von Schutzmauern an verschiedenen Stellen, theils in der streckenweisen Erhöhung des Bahnkörpers selbst. Diese Arbeiten involviren eine wesentliche, nicht nur untergeordnete, Verbesserung der bestehenden Anlagen, wofür eventuell auf Augenschein und Expertise sowie auf die Berichte des Rheiningenieurs und die sachbezügliche Botschaft des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen abgestellt werde. Daß die Verbesserung im Interesse eines ungestörten Betriebes und nicht blos im Interesse der Ersparniß an laufenden Unterhaltungskosten stattgefunden habe, ergebe sich aus dem Charakter der Ausgaben selbst.

D. In seiner Replik bemerkt das schweizerische Eisenbahndepartement im Wesentlichen: Die streitigen Beträge seien nicht blos vorschußweise dem Betriebe entnommen worden; wenn dies der Fall gewesen wäre, so hätte die Gewinn- und Verlustrechnung mit denselben nicht belastet werden und die Bahnverwaltung sich nicht in ganz bestimmter Weise dahin aussprechen können, die Ausgaben für den Werdenbergerkanal und die Schutzbauten am Rhein seien dem Betriebe zu belasten. Es sei auch ganz unrichtig, daß die sachbezüglichen Ausführungen des Verwaltungsrathes von der Generalversammlung desavouirt worden seien; letztere habe ja gegentheils die vom Verwaltungsrathe aufgestellten Rechnungen für 1886 und 1887 einstimmig genehmigt. Wenn daher die Revisionskommission und die Generalversammlung nachträglich dazu gelangt seien, einen früher gefaßten und zu Recht erwachsenen Gesellschaftsbeschluß aufheben zu wollen, so liege die Vermuthung nahe, daß dies zufolge Einverständnisses zwischen den Gesellschaftsbehörden und einflußreichen Aktionären deßhalb geschehen sei, um für den Fall eines Rückkaufes der Bahn durch den Bund durch Belastung des Baukontos und entsprechende Vermehrung des Rechnungsüberschusses eine Erhöhung des Kaufpreises zu bewirken.

E. Duplikando bestreitet die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die letztere Behauptung und führt im Weitern aus:

Die Belastung des Gewinn- und Verlustkonto mit den Ausgaben für den Werdenberger-Binnenkanal und die Schutzbauten am Rhein sei schon deßhalb nur eine vorschußweise gewesen, weil sie stattgefunden habe, bevor die betreffenden Ausgaben wirklich gemacht worden seien. Es sei das übrigens gleichgültig; denn es sei nicht abzusehen, warum der Eigenthümer eines Geschäftes auf seine Skripturen nicht sollte zurückkommen können, sofern dieses Zurückkommen nur überhaupt dazu diene, die Wahrheit herzustellen. Die Frage sei daher immer nur die, ob die auf Baukonto getragene Summe solche Ausgaben betreffe, welche aus dem Betriebe bezahlt werden müssen, oder solche Ausgaben, welche eine wirkliche Werthvermehrung des Geschäftes im Sinne des Rechnungsgesetzes repräsentiren.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Wenn die streitigen Beträge in den Jahren 1886 und 1887 nach geschehener Verausgabung definitiv, insbesondere etwa nach vorgängiger Verhandlung zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Aufsichtsbehörde, dem Bundesrathe, auf Betrieb wären verrechnet worden, so könnte hierauf nicht mehr zurückgekommen werden, sondern müßte es bei der einmal stattgefundenen und vom Bundesrathe genehmigten Art der Verrechnung sein Bewenden haben. Denn in diesem Falle läge eine für die Gesellschaft verbindliche Anerkennung gegenüber der Bundesbehörde vor. Allein thatsächlich sind nun wohl in den gedachten Jahren Rücklagen aus den Betriebseinnahmen zu Bestreitung der in Rede stehenden Auslagen gemacht und ist damit der Gewinn- und Verlustkonto belastet worden; eine definitive Verrechnung der effektiven Auslagen auf Betrieb aber hat nicht stattgefunden. Bei dieser Sachlage kann der Gesellschaft die Befugniß nicht bestritten werden, auf die ursprünglich in Aussicht genommene Verrechnungsweise zurückzukommen und, sofern dies gesetzlich zuläßig ist, die anfänglich zur Verrechnung auf Betrieb in Aussicht genommenen Posten nunmehr dem Baukonto zu belasten.

2. Was nun vorerst den der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen auferlegten Beitrag an die Erstellungskosten des Werdenberger-Binnenkanals anbelangt, so ist thatsächlich nicht bestritten, daß durch diese Kanalbaute nicht nur der ordentliche

Bahnunterhalt, zufolge Trockenlegung des Dammfußes und dergleichen erleichtert, sondern auch die Bahnlinie vor der, bisher drohenden, Ueberschwemmungsgefahr gesichert wird. Ihrem Nutzeffekte nach stellt also die Kanalbaute für die Bahngesellschaft eine Anlage dar, wodurch die betriebssichere Herstellung der Bahn auf der betreffenden Bahnstrecke vollendet wird. Die Kanalbaute hat für die Bahn die gleiche Wirkung, wie eine von der Bahngesellschaft selbst und allein zum Schutze des Bahnkörpers ausgeführte Baute. Bei der ursprünglichen Anlage der Bahn wurde es, unter Ersparung von Kosten, unterlassen, die fragliche Bahnstrecke durch zweckentsprechende Bauten gegen Ueberschwemmungsgefahr völlig zu sichern. Durch die Ausführung des Unternehmens der Werdenberger-Binnenkanalkorrektion wird nun der Bahngesellschaft, wie nach den Akten angenommen werden muß, die nachträgliche Ausführung solcher Bauten erspart und eben darauf deren erhebliche Betheiligung an den Kosten der Korrektion begründet. Nun dürfte es doch kaum einem Zweifel unterliegen, daß, wenn nach der Betriebseröffnung einer Bahn, im Interesse des Schutzes der Linie gegen Zerstörung durch Naturereignisse und dergleichen, neue selbständige Bauwerke ausgeführt werden, welche bei der ursprünglichen Anlage, weil sie damals noch nicht als nothwendig erkannt wurden oder doch vorerst nicht dringlich schienen und dergleichen, nicht erstellt wurden, die für solche Bauten entstandenen Auslagen nach Art. 3 E.-R.-G. auf Baukonto verrechnet werden dürfen. In der That handelt es sich bei derartigen Bauten nicht um die Unterhaltung bereits bestehender Anlagen im Sinne des Art. 3 Abs. 2 cit., sondern um die Erstellung neuer Anlagen im Interesse des Betriebes. Der Umstand, daß die neue Anlage die Sicherung des Bestandes und Betriebes der bereits bestehenden Bahnanlage bezweckt, stempelt die sachbezüglichen Arbeiten nicht zu bloßen Arbeiten des Bahnunterhaltes, so wenig als dies dann der Fall ist, wenn im Interesse erhöhter Betriebssicherheit Neubauten erstellt werden. Es wird ja nicht nur der bisherige Herstellungswerth durch Reparaturen, welche die Abnutzung oder eingetretene Schädigungen der Anlagen ausgleichen, erhalten, sondern es wird der für die Werthung der Bahn nach dem Eisenbahnrechnungsgesetze maßgebende Herstellungswerth der

Bahnlinie positiv erhöht. Allerdings ist nun im vorliegenden Falle die in Rede stehende Kanalbaute nicht direkt von der Bahngesellschaft ausgeführt worden, sondern es wurde dieselbe auf staatliche Anordnung als öffentliches Unternehmen unter finanzieller Betheiligung der sämmtlichen daran betheiligten Grundeigenthümer erstellt. Allein da der Nutzeffekt für die Bahngesellschaft, wie bemerkt, der gleiche ist, wie derjenige einer eigenen Baute, so muß auch für die Verrechnung der betreffenden Auslage nach Sinn und Geist des Eisenbahnrechnungsgesetzes das gleiche gelten, was für die Verrechnung der Auslagen einer eigenen Baute gelten würde. In diesem Sinne hat denn übrigens auch der Bundesrath selbst, wie die vom Instruktionsrichter in der Sache Bundesrath gegen Suisse-Occidentale-Simplon eingezogenen Erkundigungen ergeben, in durchaus ähnlichen Fällen gegenüber andern Bahngesellschaften das Gesetz angewendet.

3. In Betreff des zweiten streitigen Postens der Schutzbauten am Rhein zwischen Rheineck und St. Margarethen ist zu unterscheiden zwischen den Auslagen für Erhöhung verschiedener Schutzmauern und denjenigen für streckenweise Erhöhung des Bahnkörpers selbst inklusive des Stationsgebietes von Rheineck. In der Erhöhung der bestehenden Schutzmauern kann eine Vermehrung oder auch eine wesentliche Verbesserung bestehender Anlagen im Interesse des Betriebes nicht gefunden werden; es wird keine neue selbständige Anlage geschaffen und auch eine wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes liegt nicht vor. Zwar ist natürlich die Verstärkung der Schutzbauten eine Verbesserung, allein als wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes erscheint sie nicht, vielmehr kann sie wohl als Arbeit des Bahnunterhaltes qualifizirt werden, da dadurch der Bahnkörper selbst nicht verbessert und überhaupt, soweit ersichtlich, lediglich dasjenige Maß von Schutz gegen Ueberschwemmung erhalten wird, welches die Bahnlinie von Anfang an genoß, nunmehr aber, durch die Verschlimmerung der Flußverhältnisse im Unterrheinthale zu verlieren im Begriffe stand. Dagegen wird allerdings in der streckenweisen Erhöhung des Bahnkörpers selbst inklusive des Stationsareals von Rheineck eine wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen (des Bahnkörpers und der Station) erblickt werden dürfen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Der Antrag des schweizerischen Bundesrathes wird insoweit gut geheißen, als die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verpflichtet wird, aus der Baurechnung und demnach aus den Aktiven der Bilanz für 1888 diejenigen Beträge zu entfernen, welche darin für Erhöhung von Schutzmauern von Rheineck bis St. Margrethen aufgenommen sind; im Uebrigen wird der Antrag des Bundesrathes abgewiesen.

VII. Civilstreitigkeiten zwischen Kantonen einerseits und Privaten oder Korporationen anderseits.

Différends de droit civil entre des cantons d'une part et des particuliers ou des corporations d'autre part.

34. *Arrêt du 21 février 1890 dans la cause Ryhiner, contre Etat de Vaud.*

Les parties reprennent les conclusions formulées dans leurs écritures; celles du demandeur tendent à ce que l'Etat de Vaud soit condamné à lui payer à titre de dommages-intérêts la somme de 3000 francs. Les conclusions du défendeur sont de la teneur suivante:

L'Etat de Vaud reconnaît devoir au demandeur Ch.-Emmanuel Ryhiner la somme de 50 francs à titre de dommages-intérêts, et pour tout ce qui excède cette somme, il conclut avec dépens à libération des conclusions de la demande.

Statuant en la cause et considérant:

En fait:

1° Ch.-Emmanuel Ryhiner, né en 1834, rentier et propriétaire à Bâle, est parti de Baden (Argovie) le 8 Août 1889 par

le train de 2 h. 21 m. pour se rendre à Lausanne et à Vevey, afin d'assister à la fête des vignerons. Il arriva à Berne à 6 h. 14 m. et partit pour Lausanne par le premier train suivant; il avait télégraphié d'Olten au gérant du Grand Hôtel de Vevey de lui réserver une chambre et de lui répondre télégraphiquement à la station de Fribourg; il reçut effectivement cette réponse à son passage dans cette gare. A l'arrivée à Lausanne après 10 heures du soir, le sergent de police bernois Christen, qui se trouvait en bourgeois dans le même compartiment, fit arrêter Ryhiner, ainsi qu'un Dr Kollmann, venant de Bâle; cette arrestation fut opérée par le gendarme vaudois, Burnand, avec l'aide de l'agent de sûreté Notz.

Le sergent Christen avait été mis, ainsi qu'un autre gendarme bernois en civil, à la disposition du gouvernement vaudois pour la période du 3 au 10 Août afin d'exercer, conjointement avec la gendarmerie vaudoise, la police de sûreté sur la place de fête à Vevey, ainsi qu'aux stations de chemins de fer et embarcadères de bateaux à vapeur de Vevey, La Tour et Corsier. Le règlement à ce sujet, du 9 Juillet 1889, porte à ses §§ 1 et 2: « Il est formé, pour fonctionner pendant la » fête des vignerons à Vevey, un corps spécial de police. Ce » corps de police, composé de 11 agents et gendarmes vau- » dois et de 13 agents recrutés dans d'autres cantons, est » placé sous les ordres de M. Mercanton, juge d'instruction, » etc. »

Le 7 Août, Christen avait interrompu son service pour se rendre à Berne et il devait le reprendre le 9 dit; c'est dans ce but qu'il se trouvait le 8 au soir dans le même train que le demandeur.

Dans un rapport à la préfecture de Lausanne, Christen expose entre autres ce qui suit en ce qui concerne l'arrestation du demandeur:

« Aujourd'hui à midi, il a été commis plusieurs vols à la » gare de Berne. Cinq étrangers ont été arrêtés et écroués » dans les prisons de Berne, mais il se trouvait encore d'autres » pick-pockets présents qui réussirent à s'échapper. Me ren- » dant de Berne à Vevey, il me fut fait part des signalements