

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** - (1909)

**Rubrik:** Rückkaufsangelegenheit

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## II. Rückkaufsangelegenheit.

1. Die Expertise zur Untersuchung, ob sich die Bahn am 1. Mai 1909 in vollkommen befriedigendem Zustande befunden habe.

Am 10. April 1909 hatte der Anwalt des Bundesrates im Rückkaufsprozeß beim Instruktionsrichter das Begehrten gestellt, es möchte eine Experten-Kommission bestellt werden zur Feststellung der Frage, ob am 1. Mai 1909 die Bahn sich in vollkommen befriedigendem Zustande befindet. Nach einem bezüglichen Schriftenwechsel traf sodann der Instruktionsrichter die nachstehende Verfügung:

„Schweizerisches Bundesgericht.

„Der Instruktionsrichter  
„in Sachen

„der Gotthardbahnsgesellschaft in Luzern,  
„Klägerin, vertreten durch Advokat Dr. G. Schaller in Luzern,  
„gegen  
„die Schweizerische Eidgenossenschaft,  
„Beklagte, vertreten durch Advokat Dr. Paul Scherrer in Basel,  
„betreffend Rückkaufsentschädigung,

„nach Einsicht:

„des Gesuches der Beklagten vom 10. April 1909, es möge schon jetzt nach Art. 168 BCP eine Experten-Kommission bestellt werden, um in technischer Hinsicht festzustellen, ob und wie weit sich die von der Eidgenossenschaft zurückzukaufenden Anlagen und Einrichtungen am 1. Mai 1909 in vollkommen befriedigendem Zustand befinden;  
„der Eingabe der Klägerin vom 25. Mai 1909, wonach diese grundsätzlich die Zulässigkeit des genannten Gesuches bestreitet und eventuell verlangt, daß die Experten beauftragt werden, noch andere Fragen zu beantworten;  
„der Vernehmlassung der Beklagten vom 3. Juni auf diese Eingabe;

„in Erwähnung:

„daß, was die Zulässigkeit des vorliegenden Gesuches um Anordnung einer Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse betrifft, nach Art. 168 BCP der Instruktionsrichter eine solche Beweisaufnahme anordnen kann, „um den drohenden Verlust des betreffenden Beweismittels zu verhüten“, daß aber diese Bestimmung nicht wörtlich auszulegen ist, sondern auch dann anwendbar sein muß, wenn die Erhebung eines im Beweisverfahren zulässigen Beweises, falls sie erst in diesem Verfahren erfolgte, aus bestimmten Gründen erschwert würde;

„daß die Beklagte, die seit dem 1. Mai 1909 Eigentümerin der Gotthardbahn ist, von diesem Zeitpunkte an Veränderungen vornehmen könnte an Anlagen und Einrichtungen, über deren Zustand die Parteien verschiedener Meinung sind; daß es also von wesentlichem Interesse ist, daß dieser Zustand nach der Besitznahme der Bahn durch die Eidgenossenschaft in technischer Beziehung so bald als möglich festgestellt werde;

„daß diese technische Expertise der rechtlichen Frage nicht vorgreift, ob und wie fern die Bahn in konzessionsgemäßem Zustande abgetreten worden sei;

„daß ein Gesuch um vorsorgliche Beweiserhebung in jedem Stadium des Prozesses, also auch vor Abschluß des Schriftenwechsels, gestellt werden kann;

„daß, was jene Fragen betrifft, die die Klägerin den Experten stellen will, von dem Grundsatz auszugehen ist, daß, wenn eine Partei eine Expertise verlangt, die andere Partei am Beweisverfahren teilnimmt und ihrerseits den Experten andere Fragen stellen kann;

„daß die von der Klägerin gestellten Fragen zwar auch Gegenstand einer erst im Beweisverfahren anzubordnenden Expertise bilden könnten, es aber zweckmäßiger erscheint, sie jetzt schon den Experten zu unterbreiten, da sich so unter Umständen eine neue Expertise vermeiden läßt;

„daß die Auffassung der Sachlage durch die Experten für den Richter nicht verbindlich ist, soweit es sich um die rechtliche Würdigung der zu lösenden Frage handelt;

„in Anwendung von Art. 168 BCP;

„verfügt:

„I. Es solle eine aus drei Mitgliedern bestehende Experten-Kommission bestellt werden zur Beantwortung folgender Fragen:

„A. 1. Ist die Ausführung der auf Seite 133—158 der Klagebeantwortung näher bezeichneten baulichen Erweiterungen und Änderungen nötig, um die Gotthardbahn, im Hinblick auf die im Zeitpunkte ihres Überganges an den Bund (1. Mai 1909) bestandenen Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse, sowie im Hinblick auf ihre Eigenschaft als große internationale Durchgangslinie, vom betriebstechnischen Gesichtspunkte aus in einen vollkommen befriedigenden Zustand zu stellen?

„Eventuell

„Welche von den auf Seite 133—158 der Klagebeantwortung bezeichneten baulichen Erweiterungen und Änderungen halten die Herren Experten für nötig, damit die Gotthardbahn, von den angegebenen Gesichtspunkten aus, den Ansforderungen eines vollkommen befriedigenden Zustandes in betriebstechnischer Beziehung entspricht.

„2. Wie hoch sind die Kosten zu veranschlagen, die die Schweizerischen Bundesbahnen effektiv aufzuwenden haben werden, um die von den Herren Experten in Beantwortung von Frage 1 für nötig befundenen Bauten usw. auszuführen, unter Berücksichtigung der Zeitdauer, die deren Ausführung erfordert, bezw. der Zeitpunkte, wo die erforderlichen Beträge zur Aussage gelangen, sowie unter Abrechnung des zu Lasten des Bundes fallenden Kostenanteils für Mehrleistungen, die die Bundesbahnen mit Rücksicht auf die mutmaßlichen Bedürfnisse der Zukunft aufwenden mögen oder müssen, die aber an und für sich durch die Bedürfnisse im Zeitpunkte des Übergangs der Bahn noch nicht geboten wären?

„B. 1. Ist es vom Standpunkte einer ordentlichen Eisenbahnverwaltung aus, unter angemessener Berücksichtigung der betriebstechnischen und wirtschaftlichen Momente, angezeigt, den Ausbau der Bahnanlagen nach Maßgabe des in einer Periode eingetretenen größten Verkehrs zu gestalten, sondern ist nicht vielmehr Rücksicht zu nehmen auf den durchschnittlichen Verkehr einer längeren Betriebsperiode, sowie auch auf diejenigen Momente, die in der Zukunft einen Rückgang des Verkehrs bewirken könnten, z. B. Konkurrenzlinien, die im Bau sind oder deren Entstehung in bestimmter Aussicht ist?

„2. Wird überhaupt nicht jede ordentliche Eisenbahnverwaltung bei der Frage von Erweiterungs- und Ergänzungsbauten das Moment der Wirtschaftlichkeit in Berücksichtigung ziehen können, ohne sich deswegen dem Vorwurf auszusetzen, der Zustand der Bahn sei ein nicht „vollkommen befriedigender“?

„3. Wie gestaltet sich die Beantwortung der Fragen des Bellagten, wenn die Verkehrsverhältnisse zu Grunde gelegt werden, die sich im Durchschnitt der Jahre 1894—1904 („Rechnungsperiode“) ergeben und wie, wenn die Verkehrsverhältnisse zur Zeit der Rückkaufsankündigung (Frühjahr 1904) in Betracht gezogen werden?

„4. Erscheint nicht aus den in der Replik, Seiten 182—187, angeführten Gründen die Errichtung eines zweiten Geleises auf dem jetzigen Tracé der Generellinie als unmöglich und wird sie nicht von den Bundesbahnen unterlassen werden, wenn sie in dieser Sache nach den Grundsätzen einer ordentlichen Bahnverwaltung handeln?

„5. Wie viel Zeit erfordert die Projektierung und Errichtung eines zweiten Geleises auf der Linie Giubiasco-Chiasso, wenn man die besondern Umstände, die Entscheidung der Tracé-Fragen, die Verhandlung mit Interessenten, die Genehmigung des Projektes durch die zuständigen Behörden usw. mit in Berechnung zieht?

„6. Ist der Lokomotivbestand am 30. April 1909 nicht größer gewesen, als er nach den vom Bundesrat aufgestellten Vorschriften erforderlich war?

„II. Die Parteien werden eingeladen, dem unterzeichneten Instruktionsrichter innert 15 Tagen von der Mitteilung der vorliegenden Verfügung an ihre Experten-Vorschläge zu unterbreiten.

„Die Experten werden nicht beeidigt, es sollte es denn eine der Parteien ausdrücklich verlangen.

„III. In Anwendung von Art. 211 OG wird jede Partei verhalten, innert 15 Tagen von der Mitteilung der vorliegenden Verfügung an der Bundesgerichtskasse einen Vorschuß von Fr. 1500.— an die Kosten der Expertise zu leisten.

„IV. Mitteilung der vorliegenden Verfügung an die Parteien, bezw. ihre Vertreter.

„Lausanne, den 11. Juni 1909.

„Der Instruktionsrichter :  
(sig.) G. Favet.

Die Experten-Kommission wurde vom Instruktionsrichter folgendermaßen zusammengesetzt :

Karl Ritter Pascher von Dössenburg, f. f. Generalinspektor der österr. Eisenbahnen in Wien,  
Dr. Fr. Hennings, Professor am eidgen. Polytechnikum in Zürich,  
Oberregierungsrat Franken in Wiesbaden.

Diese Kommission versammelte sich erstmals am 24. August 1909 in Luzern und wählte Herrn Hennings zu ihrem Obmann. Den weiteren Verhandlungen wohnten bei :

Seitens des Bundesrats :

Der Anwalt desselben, Herr Ständerat Dr. Paul Scherrer; der Inspektor für Rechnungswesen und Statistik, Herr Rathgeb; der Stellvertreter des technischen Direktors, Herr Kontrollingenieur Stapfer; der Stellvertreter des Oberingenieurs der Generaldirektion, Herr Christen, und der Stellvertreter des Oberbetriebschefs, Herr Stutz.

Seitens der Gotthardbahn-Gesellschaft in Ltg. :

Der Anwalt desselben, Herr Dr. Gust. Schaller und die Herren Dieler und Schrafl als geschäftsführende Mitglieder der Liquidations-Kommission.

Nach einer allgemeinen Aussprache seitens der beiden Parteien wurde sofort dazu übergegangen, die Bahn-Anlagen selbst in Augenschein zu nehmen und zwar noch am ersten Tage den Bahnhof Luzern, an den folgenden Tagen, am 25., 26. und 27. August, die Hauptstationen Goldau, Erstfeld, Göschenen, Airolo, Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso, sowie eine Anzahl Zwischenstationen und die zwischenliegenden Strecken, einschließlich der Linie Cadenazzo-Pino und ihrer Stationen. Die Experten äußerten hierbei, daß sie von den Parteien noch verschiedenartige Materialien einzuholen haben werden.

Zum übrigen schloß der Obmann diese erste Verhandlung mit der Erklärung, daß die Experten die gestellten Fragen unter gewissenhafter Prüfung der Sachlage und der Willigkeit zu beantworten bestrebt sein werden.

Auf Einberufung durch das eidgen. Eisenbahndepartement fand sodann am 22. November nachmittags 3 Uhr in dem Konferenzzimmer des Parlamentsgebäudes zu Bern ein Vorstand vor den technischen Experten Herrn Professor Dr. Hennings als Obmann und Herrn Generalinspektor von Pascher statt. Herr Oberregierungsrat Franken war durch Krankheit am Erscheinen verhindert worden.

Das Eisenbahndepartement war hierbei vertreten durch seinen Vorsteher, Herrn Bundesrat Dr. Forrer, seinen Sekretär, die technischen Oberbeamten, den Rechnungsinspektor und ein Mitglied der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen. Außerdem war anwesend der Vorsteher des Finanzdepartements, Herr Bundesrat Comteffé.

Die Liquidationskommission der Gotthardbahn war vertreten durch Präsident Abt, Ständerat Jässer und die ehemaligen Direktoren Dieler und Schrafl.

Ferner waren beigezogen die beiderseitigen Anwälte, Dr. Scherrer und Dr. Schaller.

Infolge der Gröfungen der Herren Experten über das vorläufige Ergebnis ihrer Untersuchungen wurden dann am 3. und 4. Dezember 1909 neue Besprechungen über die gütliche Erledigung der Rückaufsfrage zwischen Delegierten des Bundesrates und solchen der Liquidations-Kommission der Gotthardbahn aufgenommen, welche jedoch noch nicht zum Abschluß gelangt sind.

2. Getrennte Beurteilung der Frage, ob der Sollbestand des Erneuerungsfonds vom Rückaufspreise in Abzug zu bringen sei, durch das Bundesgericht.

In der Rückaufsverhandlung vom 15. April 1909 machte Herr Bundesrat Förrer am Schluß die Anregung, es möchten die beidseitigen Anwälte beim Schweizerischen Bundesgericht dasjenige veranlassen, was erforderlich wäre, um die Frage, ob der Sollbestand des Erneuerungsfonds und ein weiterer Betrag für die im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Gegenstände von der Rückaufentschädigung in Abzug zu bringen seien, einer besonderen Behandlung und Entscheidung entgegenzuführen. Er glaubte, daß dadurch die weiteren Verhandlungen wesentlich gefördert würden.

In diesem Sinne ermächtigten wir unter dem 25. Juni 1909 unseren Anwalt zur Einreichung einer gemeinsamen Eingabe an das Bundesgericht mit dem gegnerischen Anwalte.

Infolge dessen faßte das schweizerische Bundesgericht die nachfolgende Entscheidung:

„Schweizerisches Bundesgericht.

„Sitzung vom 12. Juli 1909.

„Anwesend die Herren Bundesgerichtspräsident Perrier, Bundesrichter Clausen, Soldati, Monnier, Favay, Jäger, Honegger, Ursprung, Östertag, Schmid, Alffolter, Reichel, Gottofrey, Weiß und Kirchhofer.

„In Sachen

„der Gotthardbahngesellschaft in Luzern, Klägerin, vertreten durch Anwalt Dr. G. Schaller in Luzern,  
„gegen

„die Schweizerische Eidgenossenschaft, Beklagte, vertreten durch Anwalt Dr. P. Scherrer in Basel,

„hat das Bundesgericht

„über das von beiden Parteien am 29. Juni gestellte Gesuch:

„Es möchten in Anwendung von Art. 44 BCP die Abzugsforderungen der Beklagten für Minderwerte auf den vorhandenen Anlagen und Einrichtungen gemäß Litt. B, Ziff. 1—2 des Rechtsbegehrens der Antwort (Seite 203), jedoch mit Ausschluß der Forderung von Fr. 750 000.— (betreffend Dämme, Mauern, Tunnels und Beschotterung) (Antwort, Seiten 129 und 130), den andern Streitpunkten vorgängig und so bald wie möglich, immerhin erst nach Schluß der auf diese streitigen Posten Bezug habenden Prozeßschriften, der rechtlichen Entscheidung unterstellt werden.“ —

„in Erwägung:

„daß Gegenstand des Rechtsstreites eine einheitliche Forderung bildet, nämlich die Rückaufentschädigung, die die Beklagte der Klägerin für die Erwerbung der Gotthardbahn als konzessionsmäßiges Rückaufsobjekt zu bezahlen hat;

„daß somit keine objektive Klagenkumulation nach Art. 42 BCP vorliegt, also im Sinne dieses Artikels „mehrere Ansprüche“ gegen den nämlichen Gegner geltend gemacht werden, und daß daher der von den Parteien angerufene Art. 44 BCP nicht zutrifft;

„daß dagegen die einheitliche Entschädigungsforderung ihrer Höhe nach das Resultat verschiedener Rechnungs-posten, entweder Teilbeträge oder Abzüge bildet, und daß der Richter, um die zuzusprechende Entschädigungssumme bestimmen zu können, voreifl diese Posten nach ihrer grundsätzlichen Berechtigung und ihren Beträgen feststellen muß;

„daß die Parteien darüber einig sind, es möchte diese Feststellung hinsichtlich bestimmter solcher Posten, — nämlich der „Abzugsforderungen“ der Beklagten für Minderwerte auf den vorhandenen Anlagen und Einrichtungen, gemäß Lit. B, Ziff. 1 und 2 der Antwort, mit Ausschluß einer „Forderung“ von Fr. 750 000.— — vor der Beurteilung der anderen Punkte erfolgen;

„daß sich dieses Verfahren aus den von den Parteien angeführten praktischen Gründen empfiehlt;

„daß keine zwingenden gesetzlichen Gründe entgegenstehen, gemäß dem übereinstimmenden Begehrten der Parteien, die fraglichen Punkte dem Endurteil vorgängig durch Teilarbeit zu erledigen; —

„erfügt:

„1. Dem gestellten Gesuche wird entsprochen und es werden demnach die von den Parteien bezeichneten Streitpunkte zum Gegenstand eines dem Endurteil vorangehenden richterlichen Entscheides gemacht.

„2. Diese Verfügung ist beiden Parteien schriftlich mitzuteilen.

„Lausanne, den 12. Juli 1909.

„Im Namen des schweiz. Bundesgerichtes

„Der Präsident:

(sig.) Perrier.

„Der Gerichtsschreiber:

(sig.) Huber.

Über die gleiche Frage gab uns dann die Duplik Anlaß, ein Nachtragsgutachten von Herrn Justizrat Dr. Simon einzuholen. Dasselbe wurde am 12. Oktober abgegeben und gelangt neuerdings zu dem bestimmten Schluß, daß bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn der Erneuerungsfonds vom Rückkaufspreis nicht abzuziehen sei, nachdem das Bundesgericht bereits festgestellt hat, daß derselbe lediglich ein ideelles passives Conto sei.

### 3. Duplic und Triplic.

Die Duplic wurde uns am 5. August zugestellt, diese schließt mit folgenden modifizierten Rechtsbegehren:

„I. Es sei festzustellen, daß von dem auf dem Wege des Vergleichs auf Fr. 212 500 000 festgesetzten kapitalisierten, konzessionsmäßigen Reinertrag in Abzug zu bringen sind:

„1. der den Vorschriften des Rechnungsgesetzes entsprechende Sollbestand des Erneuerungsfonds per Ende April 1909, sofern ein diesem Sollbestand entsprechender Fonds dem Bunde nicht in natura übergeben wird;

„2. als Minderwert der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Anlagen ein Betrag von Fr. 3 444 000;

„3. der Betrag der Baukosten, deren Aufwendung erforderlich ist, um die Gotthardbahn im Hinblick auf die im Zeitpunkt ihres Übergangs an den Bund bestandenen Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse, sowie im Hinblick auf ihre Eigenschaft als große internationale Durchgangslinie, vom betriebstechnischen Gesichtspunkt aus in einen vollkommen befriedigenden Zustand zu stellen, in dem vom Gerichte auf Grund der Experten-gutachten festzustellenden Umfangen.

„II. Für den Fall, daß bezüglich des Erwerbes des Schilt- und Hagglißbergwaldes und bezüglich Unterstellung diverser Walbungen unter das Reisereglement usw. eine Verständigung nicht zu Stande kommen sollte, seien der Beklagten für alle Leistungen, die ihr als nunmehrige Besitzerin der Gotthardbahn obliegen sollten, ihre Rechte gegenüber der Klägerin zu wahren.

„III. Die Anträge im Rechtsbegehren der Antwort sub Litt. C, F—H und K werden festgehalten.

„IV. Die Forderungen und Begehren der Klage, die über vorstehende Rechtsbegehren hinausgehen, seien als unbegründet abzuweisen.“

Die Rechtsbegehren der Antwort wurden im letzten (37) Geschäftsbericht auf Seiten 10 und 11 wiedergegeben.

Pro memoria sei bemerkt:

Das Rechtsbegehren C der Antwort betrifft das Hülfskassendefizit auf 30. April 1909.

Die Rechtsbegehren F—H der Antwort betreffen:

- F. das Nachforderungsrecht für Minderwerte am 1. Mai, welche in den sub B 1—3 der Antwort, beziehungsweise I. 1—3 der Duplicl aufgestellten Forderungen nicht berücksichtigt sind,
- G. den eventuellen Rückkaufspreis auf Grund des Anlagekapitals und
- H. den Verzugszins.

Eine weitere Verfügung des Instruktionsrichters betrifft die Einreichung einer Triplik. Dieselbe lautet:

„Schweizerisches Bundesgericht.

„Der Instruktionsrichter

„in Sachen

„der Gotthardbahngesellschaft in Luzern, Klägerin, vertreten durch Advokat Dr. G. Schaller in Luzern,  
„gegen

„die Schweizerische Eidgenossenschaft, Beklagte, vertreten durch Advokat Dr. Paul Scherrer in Basel,  
„betrifftend Rückaufsentstehigung,

„nach Einsicht:

„der von der Beklagten eingereichten Duplicl (erster Teil);

„des Gesuches der Klägerin vom 16. Februar 1909, wiederholt am 25. Juni 1909, dahingehend, es sei

„ihr das Recht zur Einreichung einer Triplik auf die Anbringen und Begehren der Beklagten, enthalten

„in den Abschnitten IV (Abzüge von der Rückkaufssumme wegen Fehlens des vollkommen befriedigenden Zustandes)

„und V (Die Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Gotthardbahn. Abzug eines Defizits.)

„der Klageantwort einzuräumen;

„in Erwägung:

„daß die von den Beklagten unter litt. B 3 und C der Antwortbegehren formulierten Ansprüche sich als  
„Kompensationsforderungen darstellen, die richtigerweise als Widerklagsbegehren hätten gestellt werden sollen;

„daß der Beklagten im Schriftenwechsel zweimal Gelegenheit geboten war, die Fragen über jene Antwort-  
„begehren zu behandeln, die Gleichbehandlung der Parteien es also verlangt, daß der Klägerin die nämlichen Rechte  
„eingeräumt werden;

„verfüg:

„1. Ein Doppel der von der Beklagten eingereichten Duplicl (erster Teil) wird der Klägerin zur Kenntnis-  
„nahme mitgeteilt.

„2. Der Klägerin wird gestattet, eine Triplik einzureichen über die Anbringen und Begehren der Beklagten,  
„enthaltan in den Abschnitten IV und V der Klageantwort.

„3. Der Klägerin wird zur Einreichung der Triplik eine Frist von drei Monaten angesezt; diese Frist  
„läuft vom Tage an, an dem die Gesamtduplicl mitgeteilt sein wird.

„4. Diese Verfügung ist beiden Parteien und gegen Empfangsschein mitzuteilen.

„Lausanne, den 15. Juli 1909.

„Der Instruktionsrichter:“

(sig.) G. Favay.

Die gemäß Ziffer 3 hiervor gestellte Frist lief bis 3. November und wurde später verlängert bis  
15. Dezember.

Die Triplik wurde dem Bundesgericht am 2. Dezember 1909 eingereicht.

Dieselbe gelangt zu folgenden Schlussbemerkungen und Anträgen.

Unter Bezugnahme auf die von den Parteien vorgenommene vergleichsweise Erledigung einzelner Streitpunkte und deren Einwirkung auf die Rechtsbegehren wurden die von uns definitiv gestellten Forderungen wie folgt zusammengefaßt:

1. Summe des kapitalisierten Reinertrages laut Vergleich . . . . .	Fr. 212,500,000.—
2. Weitere Forderungen:	
a) für das zweite Geleise Zimmensee-Brunnen . . . . .	2,000,000.—
b) „ bauliche Anlagen und Anschaffungen seit der Rückkaufsankündigung bis zum 31. Dezember 1907 . . . . .	4,515,023.—
c) Ausgaben für Projektierung des zweiten Geleises Giubiasco-Chiaffo und der Ausweiche zwischen Luzern und Meggen bis 31. Dezember 1907 . . . . .	23,918.—
	Total Fr. 219,038,941.—

In der Meinung, daß die Klagesumme im Verlaufe des Prozesses nicht erhöht werden könne, hatten wir im Rechtsbegehren der Klage (Z. 3) uns das Nachforderungsrecht gewahrt:

- a) für die vom 1. Januar 1908 bis 30. April 1909 erfolgten, bezw. erfolgenden auf Baukonto zu verrechnenden Verwendungen;
- b) für die auf den gleichen Zeitraum entfallenden Kosten für Projektierung eines zweiten Geleises Giubiasco-Chiaffo und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen.

Die Beträge, die auf diese beiden Positionen entfallen, können nunmehr angegeben werden; sie belaufen sich für Pos. a) auf Fr. 1,861,862 und für Pos. b) auf Fr. 76,169.81, zusammen auf Fr. 1,938,031.81. Für das Einzelne verweisen wir auf die Spezifikationen Replik Seiten 314—337 und Triplik Seite 268.

Von den Forderungen der Klägerin kommen in Abzug:

1. der Betrag der vom Beklagten übernommenen Obligationsschuld Fr. 117,090,000.—;
  2. der Betrag der von der Klägerin zugestandenen Abzüge
    - a) Fr. 35,000.— für Dämme und Mauern (Replik Seite 169)
    - b) „ 10,000.— für Lawinenverbauung bei km 87.900 (Replik Seite 207)
- Total Fr. 45,000.—

Alle weiteren Abzugsbegern des Beklagten werden von der Klägerin bestritten; dagegen sollen ihm seine Ansprüche gewahrt bleiben für die Erwerbung des Schilt- und Haggisbergwaldes, für die Unterstellung anderer Waldungen unter das Forstreglement und für damit zusammenhängende Beganlagen.

Die Klägerin verlangt schließlich Verzugszins von ihren Forderungen seit dem 1. Mai 1909 und Überbindung der Prozeßkosten an den Beklagten.

Wir beantragen demnach am Schlusse unserer Triplik:

1. Der Beklagte habe an die Klägerin Fr. 219,038,941.— nebst Zins zu 5 % seit dem 1. Mai 1909 zu bezahlen, abzüglich:
  - a) Fr. 117,090,000.— für die vom Beklagten übernommene Obligationsschuld;
  - b) Fr. 45,000.— für Dämme und Mauern, sowie für Lawinenverbauung bei km 87.900.
2. Es sei der Klägerin das Nachforderungsrecht im Sinne des Rechtsbegehrens 3 der Klage für eine Summe von Fr. 1,938,031.81 zu wahren.
3. Im übrigen seien sämtliche Begehren und Vorbehalte des Beklagten abzuweisen.
4. Der Beklagte trage sämtliche Kosten.

#### 4. Ablösung der durch das Reistreglement unterdrückten oder beschränkten Rechte.

Die Gotthardbahn zieht auf langen Strecken an Gehängen hin, welche mit Nadel- und Laubholzwaldungen bedeckt sind, deren Nutzung vor dem Bahnbau nach all erworbenen Rechten fast ohne jede Einschränkung ausgeübt werden konnte. Durch Anlage der Bahn wurden auch diese Verhältnisse wesentlich verändert; die Holzgewinnung wie die Holzabfuhr musste mit besonderer Rücksicht auf den Bestand des Bahnkörpers und auf die Sicherheit des Zugverkehrs vor sich gehen; die Bundesbehörden und die Bahnverwaltung stellten hierüber Verhaltungsmaßregeln in den sog. Reistreglementen auf, welche mit der Zeit auf Grund der gemachten Erfahrungen ergänzt und verschärft werden mussten. 15 Minuten vor dem Passieren der Züge sollen die Arbeiten eingestellt werden, weshalb mit zunehmender Zugszahl auch der Verlust an Arbeitszeit wächst und damit die Nutzung ganz erheblich eingeschränkt wird. Obgleich man wo irgend möglich mit den Waldeigentümern Abkommen getroffen hatte, konnten diese auf die Dauer nicht mehr genügen, man musste neuerdings teils gütlich vereinbarte, teils gerichtlich bestimmte Entschädigungen leisten und Nachtragsforderungen vorbehalten lassen für den Fall des Eintretens einer gewissen weitern Zunahme des Verkehrs, die in den letzten Jahren auch nicht ausblieb. Man war schließlich genötigt, in manchen Fällen an Stelle der Entschädigungen den Ankauf der Waldparzellen treten zu lassen.

Im Zeitpunkte des Übergangs der Gotthardbahn an den Bund waren nun eine Reihe solcher Forderungen, sowohl für die Ablösung von Rechten, wie für den Erwerb von Waldungen, worunter diejenigen des Schilt- und Haggisbergwaldes im Kanton Uri, noch anhängig.

Nachdem eine gründliche Untersuchung über die Berechtigung und die finanzielle Tragweite dieser Forderungen vorausgegangen und das Ergebnis derselben dem Eisenbahndepartement mitgeteilt worden war, fand am 17. November 1909 in Bern eine Konferenz statt. An derselben wurde für den Fall, daß über den freihändigen Rückkauf eine gänzliche Verständigung zustände kommt, folgende spezielle Vereinbarung getroffen:

Mit dem 1. Mai 1909 sind alle dannzumal im Besitz der Gotthardbahn gestandenen Wälder mit allen darauf haftenden Rechten und Pflichten in das Eigentum des Bundes übergegangen und der Bund übernimmt zu seinen Lasten die Auflösung aller Entschädigungsfordernungen für Unterdrückung der Reiszüge, für Beschränkung der Nutzung der unter Reistreglement stehenden Waldungen und sonstigen Liegenschaften, sowie allfällige andere aus dem Besitz dieser Liegenschaften sich ergebende Verpflichtungen der Bahn. Dagegen verpflichtet sich die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, sich von der zu vereinbarenden Rückkaufssumme als Abfindung der vom Bunde zu übernehmenden Verpflichtung einen Betrag von Fr. 875,000 in Abzug bringen zu lassen. Diese Uebereinkunft wurde von der Liquidationskommission am 2. Dezember 1909, vom Bundesrat am 11. Februar 1910 genehmigt.

## B. Besonderer Teil.

### I. Nachträgliche Bauausgaben.

Die Ausgaben, welche unter diesem Titel erst in der Periode vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909 verrechnet worden sind, betreffen die folgenden Gegenstände:

#### I. Ergänzungen und Neubauten:

1. Beitrag an die Kosten für Erstellung eines Holzabfuhrweges längs dem Gruonbach unter der Arenstraße durch an den Vierwaldstättersee . . . . .	Fr. 4,700.—
2. Vermarkung im Schilt- und Haggisbergwald bei Amsteg . . . . .	" 49.90
3. Verstärkung der Eisenkonstruktion des II. Geleises der Neujibrücke bei Zuschi auf der Strecke Amsteg—Gurtmellen und Umbau von 8 Blechbalkenbrücken auf der Strecke Cadenazzo-Locarno . . . . .	" 37,477.14
Übertrag	Fr. 42,227.04