

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** - (1910)

**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:** 09.01.2026

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

An die  
Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

---

**Tit.!**

Gemäß Art. 7 der in Ihrer Versammlung, am 29. April 1909 aufgestellten Liquidationsbestimmungen hat Ihnen die Liquidationskommission über ihre Verwaltung für jedes Kalenderjahr einen Bericht zu erstatten. Der erste dieser Berichte umfasste den Zeitraum vom 1. Mai 1909, dem Eintritt der Liquidation, bis zum 31. Dezember 1909.

Heute beeilen wir uns nun, Ihnen unsern zweiten Bericht, umfassend das volle Jahr 1910, vorzulegen.

## A. Rückkaufsangelegenheit.

### 1. Verhandlungen mit dem Bunde.

Wir stellen die Rückkaufsangelegenheit in die erste Linie der von uns zu behandelnden Geschäfte, handelt es sich doch um die Feststellung unseres hauptsächlichsten Vermögensobjektes, nämlich unseres Guthabens an die Eidgenossenschaft für die aus unserem Eigentum von ihr zurückgenommene Bahn und um die Ausfolgung der betreffenden Entschädigungssumme an unsere Gesellschaft.

Die daherigen Verhandlungen mit den vom Bundesrat bezeichneten Organen haben bekanntlich am 29./30. Januar 1908 begonnen und zwar mit der Besprechung des Konzessionsgemäßen Reinertrages.

In einer zweiten Verhandlung vom 19./20. Februar des gleichen Jahres kamen die Abzüge zur Erörterung, welche der Bundesrat von dem kapitalisierten Reinertrag zu machen beanspruchte, sowie die Forderungen der Gesellschaft für diejenigen baulichen Anlagen, welche sie im kapitalisierten Rückkaufspreis nicht inbegriffen erachtet.

Es zeigte sich sofort, daß hier Gegensätze hervortraten, deren Beseitigung großen Schwierigkeiten begegnen mußte, so daß die Verhandlungen unterbrochen wurden.

Bei dieser Sachlage mußte die gesetzlich vorgeschene Instanz, das schweizerische Bundesgericht, angerufen werden, was vorerst zur Einreichung der Klageschrift seitens der Gesellschaft am 5. Mai 1908 und der Antwort seitens des Bundesrates am 17. Oktober 1908 führte.

Indem in der Antwort Abzugsbegehren im Gesamtbetrage von Fr. 70 563 000. — geltend gemacht wurden, nahm dieselbe den Charakter einer Widerklage an. Diese Abzugsbegehren hätten einen Rückkaufswert der Gotthardbahnhaktie von Fr. 220 ca. zur Folge gehabt.

Nach diesem ersten Schriftenwechsel wurden am 11./12. Dezember 1908 die Vergleichsverhandlungen wieder aufgenommen. Nun wurden zum ersten male beidseitig in Zahlen der angebotene und der verlangte Liquidationswert der Aktien genannt. Man konnte sich jedoch darüber nicht verstündigen. Dagegen wurde eine Einigung über den kapitalisierten Reinertrag und die Übernahme der konsolidierten Schulden, der Materialvorräte und der entbehrliehenen Liegenschaften durch den Staat zu erzielen versucht. Man nahm an, daß dieses nach dem Erscheinen der Replik der Gotthardbahn leichter möglich sein werde und vertagte demgemäß die Verhandlungen. Die Replik wurde dann am 17. Februar 1909 dem Bundesgericht eingereicht und die Verhandlungen am 15. April wieder aufgenommen.

In dieser neuen Konferenz einigte man sich darüber, den kapitalisierten Reinertrag zu 212.5 Millionen Fr. und die unentgeltlich abzutretenden Materialvorräte zu 1.5 Millionen festzustellen, was dann seine formelle Bestätigung fand in dem Vergleich vom 16./24. April 1909. Ferner wurde seitens des Bundes die Bereitwilligkeit zur Übernahme der Obligationenschuld, der Materialvorräte, der entbehrliehenen Liegenschaften und zur Verahfolgung von Vorschüssen während der Liquidationsperiode erklärt und später mit Schreiben vom 16. April 1909 bestätigt; sodann als wünschenswert bezeichnet, daß das Bundesgericht in Separatuteilen über die Fragen der Abzüge des Erneuerungsfonds, der Minderwerte auf den Anlagen und Einrichtungen, welche im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigt sind, und über fehlende und ungenügende Anlagen entscheide.

Die Übernahme der Obligationenschuld im Betrage von Fr. 117.09 Millionen gegen eine Entschädigung von 6 Millionen Franken wurde dann in weiteren Verhandlungen zwischen dem Präsidenten Abt und Vertretern des Bundesrates vereinbart und von der Generalversammlung am 29. April 1909 genehmigt.

Sowohl waren die Verhandlungen gediehen, als am 1. Mai 1909 die Liquidationskommission die Geschäftsführung übernahm. Das Nähere ist in den früheren Geschäftsberichten enthalten.

In dem letzten derselben, dem 1. Bericht der Liquidationskommission, erwähnten wir noch die Anhörung der inzwischen in Funktion getretenen, vom Bundesgericht bestellten technischen Experten, sowie einer sich daran schließenden Besprechung vom 3. und 4. Dezember 1909, bei welcher unsere Kommission durch die Herren Präsident Abt, Ständerat Issler und Alt-Direktionspräsident Dietsler vertreten war. Die Verhandlungen schienen sich diesmal dem Ende zu nähern. Man vereinbarte zu dem Zwecke die Einholung abschließlicher Instruktionen, um noch im gleichen Jahre oder wenigstens anfangs des Jahres 1910 zu einem endgültigen Ergebnisse zu gelangen. Wider Erwarten wurde uns jedoch während des ganzen Jahres 1910 vom Bundesrat keine Gelegenheit geboten, diese Verhandlungen weiterzuführen.

Wohl aber war inzwischen, nämlich am 18. Mai 1910, ein vorläufiger Bericht der Expertenkommission eingelangt, welche der Bundesrat nach Maßgabe des Art. 4 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1889 betreffend die Hülfskassen bestellt hatte. Über die Veranlassung zur Einsetzung einer solchen Kommission und deren Zusammensetzung wurde bereits in dem 38. Geschäftsbericht, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. April 1909, berichtet. Dieselbe hatte die Hülfskassenbilanz pro Ende 1904 und, nachdem inzwischen auch diejenige pro Ende 1908 eingereicht worden war, diese letztere ebenfalls zu prüfen. Der Bundesrat hatte für die erstere ein Defizit von 6.3 Millionen Fr., für die letztere ein solches von Fr. 8 930 000. — ausgerechnet, die Gesellschaft für die letztere ein Defizit von Fr. 684 455.03 anerkannt. Der Expertenbericht kam nun dazu, dieses unsererseits anerkannte Defizit auf den Betrag von Fr. 4 004 203.30 zu erhöhen.

Von der gegenüber dem von uns anerkannten Betrage sich ergebenden Differenz von Fr. 3 319 748.27 rührten dabei her:

1. von der Herabsetzung des Zinsfußes von 4 % auf 3 3/4 %	Fr. 954 019.02
2. von der Erhöhung der Invaliditätswahrscheinlichkeit . . . "	2 365 729.25
Zusammen	Fr. 3 319 748.27

Das eidg. Post- und Eisenbahndepartement lud nun auf den 25. Juni 1910 eine Konferenz ein zur Feststellung des Fehlbetrages der Pensions- und Hülfskasse und wir gingen von der Ansicht aus, daß der Bundesrat sich auf den Boden des Expertengutachtens, welches als einstimmiger Beschuß der bestellten Kommission abgegeben worden war, stellen werde. Da inzwischen auch das einstimmig zu stande gekommene Gutachten der bundesgerichtlichen Expertenkommision über das Vorhandensein des vollkommen befriedigenden Zustandes der Gotthardbahn beim Übergang an den Bund erschienen war, so stellte sich die Liquidationskommission auf den Standpunkt, die Feststellungen dieser beiden Gutachten, ohne sich in eine weitere Kritik derselben einzulassen, anzunehmen, wenn dies auch von Seite des Bundes geschehe. Bei den Verhandlungen ergab sich jedoch, daß die letztere Voraussetzung keineswegs zutraf. Von Seite des Bundes wurde in nicht misszuverstehender Weise zu erkennen gegeben, daß ihn weder das eine noch das andere dieser Gutachten befriedige. In Betreff der Hülfskassenbilanz verlangten die anwesenden Vertreter der Generaldirektion, daß der Ansatz der Experten über das eingeschätzte Defizit auf rund 6 Millionen Fr. erhöht werde. Unter diesen Umständen kam eine Verständigung weder über diese Hauptfache noch über nachfolgende zwei nebenfachliche Punkte zu stande.

Der eine betraf den in unserem vorangegangenen Berichte erwähnten Anstand betreffend die Nachzahlung der Gehaltserhöhungsbetriebsnisse der ehemaligen Beamten der Gotthardbahn für die Monate Mai und Juni 1909 in die Hülfskasse im Betrage von insgesamt Fr. 80,311.85. Da die betreffenden Beamten zu dem Bunde übergetreten sind, so erachtet ihn die Gotthardbahn für verpflichtet, an ihrer Stelle diese Nachzahlungen zu leisten.

Der zweite Punkt ist in dem vorerwähnten Berichte auch schon angedeutet. Er betrifft die Regelung der Pensionsverhältnisse derjenigen an den Bunde übergetretenen Beamten und Angestellten, welche der Hülfskasse nicht angehören. Wir stehen auf dem Standpunkte, daß der Bunde diesen Beamten den Eintritt in die aus den früheren Anstellungsverträgen mit der Gotthardbahn begründeten Verpflichtungen als Bestandteil ihres Besitzstandes zugesichert hat und daß wir dem Bunde gegenüber lediglich regreßpflichtig sind für denjenigen Anteil, welcher den im Zeitpunkte des Übergangs erreichten Besoldungs- und Dienstaltersverhältnissen entspricht.

Von Seite des der Konferenz vorsitzenden Herrn Bundesrates Forrer wurde nun beantragt, vor weiteren Verhandlungen den definitiv abgefaßten Bericht der Hülfskassenerxperten abzuwarten. Dieser Bericht ist dann am 1. Dezember 1910 dem Bundesrat eingereicht, uns aber im Berichtsjahre nicht mehr mitgeteilt worden.

## 2. Rückkaufsprozeß.

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

Wir haben in unserm vorangegangenen Berichte mitgeteilt, daß der damalige Instruktionsrichter für den Gotthardprozeß, Herr Hayen, eine Expertise zur Prüfung der diesem Kapitel überschriebenen Frage angeordnet hat, in der Meinung, daß die Auffassung der Sachlage durch die Experten für den Richter nicht verbindlich sei, soweit es sich um die rechtliche Würdigung der zu lösenden Frage handle.

Die den Experten vorgelegten Fragen, ihre Nominierung, der von den Experten vorgenommene Augenschein, die vom Eisenbahndepartement veranlaßte Anhörung der Experten am 22. November 1909 sind in unserm früheren Berichte enthalten und daher hier nicht zu wiederholen.

Bei letzterem Anlaß gabten die Experten einen mündlichen Bericht ab, welcher jedoch noch nicht mit einer zahlengemäßen Feststellung abschloß, diese letztere der Verständigung der Parteien auf Grund der von den Experten aufgestellten Direktive überlassend. Dabei hatte es die Meinung, daß die Experten einen vollständigen Bericht abgeben werden, wenn ihnen nicht vorher ein Abkommen zwischen den Beteiligten bekannt gegeben würde. Ein solches Abkommen kam jedoch nicht zu stande, und so erschien das Gutachten der Experten vom 10./15./20. Juni 1910, welches die gestellten Fragen wie folgt beantwortete:

Die Frage des Bundes A 1, ob die von ihm in seiner Antwort, Seiten 133—158, näher bezeichneten baulichen Erweiterungen und Änderungen nötig seien, um die Gotthardbahn, im Hinblick auf die im Zeitpunkt 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 dazu nötig seien, beantworteten die Experten durch Aufstellung eines Verzeichnisses der Gegenstände, welche sie im genannten Sinne für nötig erachteten.

Die Frage A 2 des Bundes lautet:

„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?“

Die Antwort auf beide Fragen A 1 und A 2 ergab folgende Nachweisung der Kosten für die auf Grund des Gutachtens zu Lasten der Gotthardbahn auszuführenden Erweiterungen und Änderungen.

Post. Nr.	Gegenstand laut Verzeichnis Seite 93 des Expertenberichtes	Kosten, welche die Schweiz-Bundesbahnen nach Abrechnung des Anteils für künftige Bedürfnisse effektiv auf- zuwend. haben werden	Dauer v. 1. 5. 09 bis Mitte der Auszuführung	Nach Abzug des Dis- konto wäre der Gott- hardbahn anzurechnen:	
				Franken	Jahre
1.	Arth-Goldau (Station)	140,000	3	125,000	
2.	Flüelen	32,500	1 1/2	30,660	
3.	Erstfeld	37,000	1 1/2	34,900	
4.	Bellinzona	1,200,000	3 1/2	1,052,630	
5.	Lugano	200,000	3	178,570	
6.	Chiasso	602,000	3 1/2	528,000	
7.	Schwyz	6,000	1 1/2	5,660	
8.	Brunnen	17,000	1 1/2	16,040	
9.	Altdorf	6,000	1 1/2	5,660	
10.	Airolo	12,000	1 1/2	11,320	
11.	Ambri-Piotta	3,00	1 1/2	2,830	
12.	Rödi-Tiessو	6,000	1 1/2	5,660	
13.	Lavorgo	4,000	1 1/2	3,770	
14.	Giornico	6,000	1 1/2	5,660	
15.	Bodio	4,000	1 1/2	3,770	
16.	Melide	18,000	1 1/2	16,980	
17.	Maroggia	18,000	1 1/2	16,980	
18.	Capolago	13,000	1 1/2	12,260	
19.	Magadino	10,000	1 1/2	9,450	
20.	San Nazzaro	6,000	1 1/2	5,660	
21.	Neue Lokomotivstände	160,000	2 1/2	145,450	
22.	Kraftreserve Chiasso	7,500	—	7,500	
23.	Neue Drehzscheiben	60,000	1 1/2	56,600	
24.	Werkstätte Bellinzona	200,000	2 1/2	181,820	
25.	Elektrische Beleuchtung Bellinzona	5,000	—	5,000	
		Zusammen	2,773,000		2,467,810

Auf die Frage B 1 der Gotthardbahn antworteten die Experten in der Hauptsache, daß es unwirtschaftlich wäre, den Ausbau der Bahnanlagen nach Maßgabe des in einer Periode eingetretenen größten Verkehrs zu gestalten, und von einer ordentlichen Bahnverwaltung nur verlangt werden könne, daß die Erweiterung der Bahnanlagen und der Betriebseinrichtungen gleichen Schritt mit der normalen Entwicklung des Verkehrs halte, so daß den Anforderungen des Verkehrs und den Bedürfnissen des Betriebes unter normalen Verhältnissen entsprechend dem Durchschnitt einer längeren Periode anstandslos in voller Ordnung und Sicherheit nachgekommen werden könne. Man werde an den Betrieb in Ausnahmefällen nicht unter allen Umständen den strengen Maßstab für normale Verhältnisse anwenden dürfen und unter Rücksichtnahme auf die vollkommene Wahrung der Sicherheit des Betriebes gewisse Abweichungen vom Fahrplan, Überschreitungen der Lieferfrist usw. tolerieren müssen.

Dem beispiellosen Ansturme des Verkehrs in den Jahren 1906 und 1907, welcher in zwei Jahren dieselbe Zunahme, wie in den zehn vorausgegangenen Jahren zusammen, brachte, habe die Gotthardbahn ohne außerordentliche Schwierigkeiten standgehalten, und hatte die Aufsichtsbehörde schon im Jahre 1908 keinen Anlaß mehr, den Betrieb zu bemängeln.

Zur wirtschaftlichen Gebarung einer Eisenbahnverwaltung in der Ausgestaltung ihrer Anlagen gehöre auch die gehörige Erwägung derjenigen Momente, die in der Zukunft einen Rückgang des Verkehrs bewirken könnten, ebenso wie die volle Bedachtnahme auf alle Anzeichen, welche auf eine außergewöhnliche, über das durchschnittliche Maß einer längeren Periode hinausreichende Zunahme des Verkehrs schließen lassen.

Damit war dann auch die Frage B 2 der Gotthardbahn beantwortet.

Die Frage B 3 der Gotthardbahn lautet: „Wie gestaltet sich die Beantwortung der Fragen A 1 und A 2 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 Rückaufsankündigung (Frühjahr 1904) in Betracht gezogen werden?“

Dieselbe wurde von den Experten dahin beantwortet, daß während der Rechnungsperiode der vollkommen befriedigende Zustand der Bahn stets vorhanden war, weshalb bauliche Erweiterungen und Änderungen im Sinne der Frage A 1 überhaupt nicht in Frage kommen.

Zur Zeit der Rückaufsankündigung dagegen seien

1. die größern Stationen Erstfeld, Bellinzona und Chiasso schon erweiterungsbedürftig gewesen, wenn auch in weit geringerem Maße, als dies im Jahre 1909 der Fall war;
2. in 12 kleinen Stationen die Erhöhung der Perrons schon notwendig gewesen;
3. die Lokomotivstände um 3 Stände zu klein gewesen;
4. die Lokomotivdreh scheiben schon zu kurz gewesen;
5. in der Werkstätte Bellinzona 5 Reparaturstände für Lokomotiven und 2 für Tender und Kessel zu wenig gewesen.

Die Kosten für die Behebung dieser Rückstände wurden schätzungsweise ermittelt, und zwar:

ad 1. für Erstfeld mit . . . . .	20,000 Fr.
" Bellinzona mit . . . . .	400,000 "
" Chiasso mit . . . . .	300,000 "
ad 2. zusammen . . . . .	36,000 "
ad 3. " . . . . .	30,000 "
ad 4. " . . . . .	60,000 "
ad 5. " . . . . .	120,000 "
zusammen mit	
	966,000 Fr.

Auf die Frage B 4 der Gotthardbahn, ob die Errichtung des zweiten Gleises auf dem Tracé der Generelinie rationell sei, antworteten die Experten, daß nach ihrer Meinung auf der Nordseite des Monte Genere das zweite Gleise auf neuer Bahn mit ermäßiger Steigung ausgeführt werden sollte.

Die Frage B 5 der Gotthardbahn richtete sich auf die erforderliche Zeit für die Vorbereitung und Durchführung des zweiten Gleises von Giubiasco bis Chiasso. Die Experten antworteten, daß man die Herstellung eines zweiten Gleises neben der bestehenden Linie am besten etappenweise im Verlaufe von etwa 10 Jahren vornimmt. Sollte es indessen infolge sehr rascher Verkehrszunahme verlangt werden, daß die Ausführung auf der ganzen Linie mit aller Beschleunigung gleichzeitig vorgenommen werde, so halten sie zur gesamten Durchführung einen Zeitraum von mindestens 4 Jahren für erforderlich.

Die Frage B 6 der Gotthardbahn, ob der Lokomotivbestand am 30. April 1909 nicht größer gewesen sei, als er nach den vom Bundesrat aufgestellten Vorschriften erforderlich war, wurde von den Experten verneint.

Der Vertreter der Eidgenossenschaft gab am 26. September 1910 die Erklärung ab, daß er dieses Gutachten in einzelnen Punkten beanstanden werde; aber erst im Februar 1911 ist uns die betreffende Eingabe an das Bundesgericht zugestellt worden.

Einer nächsten Berichterstattung vorgreisend, teilen wir hier bloß mit, daß dieselbe die Forderungen, an welchen der Bund festhält, wie folgt bezeichnet:

- I. Das zweite Gleise Giubiasco-Chiasso;
- II. Das Ausweichgleise Luzern-Meggen;
- III. Die Tassinkorrektion;
- IV. Die Bahnhöfe Bellinzona, Lugano, Chiasso und Luzern.

Nach unserer Zusammenstellung stellen sich dieselben auf den Betrag von Fr. 18,372,000.—.

b) Getrennte Beurteilung der Frage, ob der Sollbestand des Erneuerungsfonds vom Rückkaufspreise in Abzug zu bringen sei, durch das Bundesgericht.

Wir haben in unserm letzten Berichte dargelegt, aus welchen Gründen diese getrennte Beurteilung nachgesucht und vom Bundesgerichte zugestanden worden sei. Während der Zeit, da die gütlichen Verhandlungen, ihren Fortgang zu finden schienen, hatten die Parteien keine Veranlassung auf die Beschleunigung derselben zu drängen. Erst als nach den ergebnislosen Verhandlungen über die Angelegenheit der Hülfssklasse die Aussichten, bald zu einer gütlichen Verständigung zu gelangen, wieder ungünstiger wurden, stellte unser Anwalt den Antrag, beim Bundesgericht die beförderliche Entscheidung der Frage des Abzuges von Minderwertbeträgen, speziell des Erneuerungsfonds, von der Rückkaufssumme nachzusuchen, was auch seitens des Vorstehers des Eisenbahndepartements wiederholt gewünscht worden sei. Er sei überzeugt, daß dadurch der Abschluß eines gütlichen Gesamtübereinkommens über die Rückkaufsentschädigung in der Folge erleichtert werde. Wir erteilten demselben in Anerkennung dieser Gründe die Ermächtigung, die dafür erforderlichen Schritte zu tun.

Die Berichterstattung hat hier abzuschließen, da die Wirkungen dieser Schritte in das folgende Jahr fallen.

