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: 19.08.2025

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

An die

Beneralversammlung der Uftionäre der Botthardbahn.

Tit.!

Gemäß Art. 7 ber in Ihrer Versammlung, am 29. April 1909 aufgestellten Liquidationsbestimmungen hat Ihnen die Liquidationssommission 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.

Beute beehren mir uns nun, Ihnen unfern zweiten Bericht, umfaffent bas volle Sahr 1910, vorzulegen.

A. Rückanfsangelegenheit.

1. Berhandlungen mit dem Bunde.

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

Die baherigen Verhandlungen mit ben vom Bundesrate bezeichneten Organen haben bekanntlich am 29./30. Januar 1908 begonnen und zwar mit ber Besprechung bes konzessionsgemäßen Reinertrages.

In einer zweiten Verhanblung vom 19./20. Februar bes gleichen Jahres kamen bie Abzüge zur Erörterung, welche ber Bundesrat von dem kapitalisierten Reinertrag zu machen beanspruchte, sowie die Forberungen ber 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 Berhandlungen unterbrochen murben.

Bei dieser Sachlage mußte die gesetzlich vorgesehene Instanz, das schweizerische Bundesgericht, angerusen werden, was vorerst zur Einreichung der Klageschrift seitens der Gesellschaft am 5. Mai 1908 und der Antswort 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 Charafter einer Widerklage an. Diese Abzugsbegehren hätten einen Rückfaufswert der Gotthardbahnaktie von Fr. 220 ca. zur Folge gehabt.

Nach biesem ersten Schriftenwechsel wurden am 11./12. Dezember 1908 bie Vergleichsverhandlungen wieder aufgenommen. Nun wurden zum ersten male beibseitig in Zahlen der angebotene und der verlangte Liquidationswert der Aftien genannt. Man konnte sich jedoch darüber nicht verständigen. Dagegen wurde eine Einigung über den kapitalisierten Reinertrag und die Übernahme der konsolidierten Schuld, der Materialvorräte und der entbehrlichen 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 Bundesgerichte eingereicht und die Verhandlungen am 15. April wieder aufgenommen.

In bieser neuen Konserenz einigte man sich darüber, den kapitalisierten Reinertrag zu 212.5 Willionen Fr. und die unentgeltlich abzutretenden Materialvorräte zu 1.5 Millionen sestzustellen, was dann seine formelle Bestätigung fand in dem Bergleich vom 16./24. April 1909. Ferner wurde seitens des Bundes die Bereitwilligkeit zur übernahme der Obligationenschuld, der Materialvorräte, der entbehrlichen Liegenschaften und zur Berabsolgung von Borschüssen während der Liquidationsperiode erklärt und später mit Schreiben vom 16. April 1909 bestätigt; sodann als wünschenswert bezeichnet, daß das Bundesgericht in Separaturteilen über die Fragen der Abzüge des Erneuerungssonds, der Minderwerte auf den Anlagen und Einrichtungen, welche im Erneuerungssonds nicht berücksigt sind, und über sehlende und ungenügende Anlagen entscheide.

Die Übernahme ber Obligationenschulb im Betrage von Fr. 117.09 Millionen gegen eine Entschäbigung von 6 Millionen Franken wurde dann in weiteren Berhandlungen zwischen dem Präsidenten Abt und Bertretern bes Bundesrates vereinbart und von der Generalversammlung am 29. April 1909 genehmigt.

Soweit waren bie Verhandlungen gebiehen, als am 1. Mai 1909 bie Liquidationskommission bie Gesschäftsführung übernahm. Das Nähere ist in ben früheren Geschäftsberichten enthalten.

In bem letzten berselben, bem 1. Bericht ber Liquibationskommission, erwähnten wir noch bie Anhörung ber inzwischen in Funktion getretenen, vom Bundesgericht bestellten technischen Experten, sowie einer sich baran schließenden Besprechung vom 3. und 4. Dezember 1909, bei welcher unsere Kommission durch die Herren Prässident Abt, Ständerat Isler und Alt-Direktionspräsident Dietler vertreten war. Die Verhandlungen schienen sich diesmal dem Ende zu nähern. Man vereindarte zu dem Zwecke die Einholung abschließlicher Instruktionen, um noch im gleichen Jahre oder wenigstens ansangs des Jahres 1910 zu einem endgültigen Ergebnisse zu geslangen. Wider Erwarten wurde uns jedoch während des ganzen Jahres 1910 vom Bundesrate keine Gelegenheit geboten, diese Verhandlungen weiterzusühren.

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

Bon ber gegenüber bem von uns anerkannten Betrage sich ergebenden Differenz von Fr. 3 319 748. 27 rühren babei her:

- 1. von der Herabsehung des Zinssußes von 4 % auf 3 3/4 0/0 Fr. 954 019. 02
- 2. von der Erhöhung der Invaliditätswahrscheinlichkeit . . . " 2 365 729. 25

Zusammen Fr. 3 319 748, 27

Das eibg. Post= und Eisenbahnbepartement lub nun auf ben 25. Juni 1910 eine Konferenz ein zur Feststellung bes Fehlbetrages ber Pensions und Hülfskasse und wir gingen von ber Ansicht aus, daß der Bundesrat sich auf den Boden des Expertengutachtens, welches als einstimmiger Beschluß der bestellten Kommission abgegeben worden war, stellen werde. Da inzwischen auch das einstimmig zu stande gekommene Gutachten der
bundesgerichtlichen Expertenkommission über das Vorhandensein des volkommen befriedigenden Justandes 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 seizere
Boraussehung keineswegs zutraf. Von Seite des Bundes wurde in nicht mißzwerstehender Weise zu erkennen
gegeben, daß ihn weder das eine noch das andere dieser Gutachten befriedige. In Vetress der Hülfskassendlanz
verlangten die anwesenden Vertreter der Generaldirektion, daß der Ansah der Experten über das eingeschätzte Desizit
auf rund 6 Willionen Fr. erhöht werde. Unter diesen Umständen kam eine Verständigung weder über diese
Hauptsache noch über nachsolgende zwei nebensächliche Punkte zu stande.

Der eine betraf ben in unserem vorangegangenen Berichte erwähnten Anstand betreffend die Nachzahlung ber Gehaltserhöhungsbetreffnisse ber ehemaligen Beamten ber Gotthardbahn für die Wonate Wai 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 Bunkt ist in dem vorerwähnten Berichte auch schon angebeutet. Er betrifft die Regelung der Venstonsverhältnisse derzenigen an den Bund übergetretenen Beamten und Angestellten, welche der Hustangehören. Wir stehen auf dem Standpunkte, daß der Bund 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 regrespflichtig sind für denjenigen Anteil, welcher den im Zeitpunkte des Übergangs erreichten Besoldungs- und Dienstaltersverhältnissen entspricht.

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

2. Rüdtaufsprozeß.

a) Die Expertise zur Untersuchung ber Frage, ob sich bie Bahn am 1. Mai 1909 in voll= kommen befriedigenbem Zustande befunden habe.

Wir haben in unserm vorangegangenen Berichte mitgeteilt, daß der damalige Instruktionsrichter für den Gotthardprozeß, Herr Faven, eine Expertise zur Prüfung der diesem Kapitel überschriebenen Frage angeordnet hat, in der Weinung, 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 Nomination, der von den Experten vorgenommene Augensschein, die vom Eisenbahndepartement veranlaßte Anhörung der Experten am 22. November 1909 sind in unserm frühern Berichte enthalten und daher hier nicht zu wiederholen.

Bei letzterem Anlasse gaben die Experten einen mündlichen Bericht ab, welcher jedoch noch nicht mit einer zahlengemäßen Feststellung abschloß, diese letztere der Berständigung 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 wurde. 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 bes Bundes A 1, ob die von ihm in seiner Antwort, Seiten 133—158, näher bezeichneten baulichen Erweiterungen und Anderungen nötig seien, um die Gotthardbahn, im Hinblick auf die im Zeitpunkt ihres Überganges an den Bund (1. Mai 1909) bestandenen Berkehrs- und Betriebsbedürsnisse, 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 erachten.

Die Frage A 2 bes Bunbes lautet:

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

Die Antwort auf beibe Fragen A 1 und A 2 ergab folgende Nachweisung ber Kosten für bie auf Grund bes Gutachtens zu Lasten ber Gottharbbahn auszusührenden Erweiterungen und Anderungen.

Post. Nr.	Gegenstand laut L Seite 93 des Expert			٩	Koften, welche die Schweiz. Bundesbahnen nach Abrechnung des Anteils für künftige Bedürfnisse effektiv auf- zuwend. haben werden	Dauer v. 1, 5, 09 bis Witte ber Ausführung	Nach Abzug des Dis- fonto wäre der Gott- hardbahn anzurechnen	
						Franken	Jahre	Franken abgerundet
1.	Arth=Goldan (Station)	•				140,000	3	125,000
2.	Flüelen "					32,500	$1^{-1}/_{2}$. 30,660
3.	Erftield "					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.	ອັຕຸເນກູູູ "			•		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.	Rodi=Fiesso "	•				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	$1^{-1/2}$	9,430
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 Drehfcheiben .					60,000	$1^{-1}/_2$	56,600
24.	Werkstätte Bellinzona			•		200,000	$2^{1/2}$	181,820
25.	Elektrische Beleuchtung	Belling	gona			5,000		5,000
	#0 B B B B B B B		£	usan	ımen	2,773,000		2,467,810

Auf die Frage B1 ber Gotthardbahn antworteten die Experten in der Hauptsache, daß unwirtschaftlich mare, ben Ausbau ber Bahnanlagen nach Maggabe bes in einer Beriobe eingetretenen größten Berkehrs zu gestalten, und von einer ordentlichen Bahnverwaltung nur verlangt werben könne, bag bie Erweiterung ber Bahnanlagen und ber Betriebseinrichtungen gleichen Schritt mit ber normalen Entwicklung bes Berkehrs halte, fo bag ben Unforberungen bes Berkehrs und ben Beburfniffen bes Betriebes unter normalen Berhaltniffen entsprechend bem Durchschnitt einer langern Periode anftandslos in voller Ordnung und Sicherheit nachgekommen werben konne. Man werbe an ben Betrieb in Ausnahmefallen nicht unter allen Umftanben ben strengen Magstab für normale Berhältniffe anwenden burfen und unter Rudfichtnahme auf die vollkommene Bahrung ber Sicherheit bes Betriebes gewisse Abweichungen vom Kahrplan, Überschreitungen ber Lieferfrift usw. tolerieren muffen.

Dem beispiellosen Unfturme bes Berkehrs in ben Jahren 1906 und 1907, welcher in zwei Jahren biefelbe Bunahme, wie in ben gehn vorausgegangenen Sabren zusammen, brachte, habe bie Gottharbbahn ohne außerorbentliche Schwierigkeiten ftandgehalten, und hatte bie Auffichtsbehörbe schon im Jahre 1908 keinen Unlag mehr, ben Betrieb zu bemängeln.

Bur wirtschaftlichen Gebarung einer Gisenbahnverwaltung in ber Ausgestaltung ihrer Anlagen gehore auch bie gehörige Ermagung berjenigen Momente, bie in ber Zufunft einen Rudgang bes Berkehrs bewirken konnten, ebenso wie die volle Bedachtnahme auf alle Anzeichen, welche auf eine außergewöhnliche, über bas durchschnittliche Dag einer langern Beriobe hinausreichenbe Zunahme bes Berkehrs ichließen laffen.

Damit mar bann auch bie Frage B 2 ber Gottharbbahn beantwortet.

Die Frage B 3 ber Gotthardbahn lautet: "Wie gestaltet sich die Beantwortung ber Fragen A 1 und A 2 wenn bie Berkehrsverhaltnisse ju Grunde gelegt werben, die sich im Durchschnitt ber Jahre 1894-1904 (Rechnungsperiode) ergeben, und wie, wenn bie Berkehrsverhaltniffe jur Zeit ber Rückaufsankundigung (Fruhjahr 1904) in Betracht gezogen werben?"

Dieselbe murbe von ben Erperten babin beantwortet, bag mabrend ber Rechnungsperiobe ber vollfommen befriedigende Buftand ber Bahn ftets vorhanden war, weshalb bauliche Erweiterungen und Anderungen im Sinne ber Frage A 1 überhaupt nicht in Frage kommen.

Bur Zeit ber Rudtaufsankunbigung bagegen feien

- 1. die größern Stationen Erstfelb, Bellinzona und Chiaffo schon erweiterungsbedurftig gewesen, wenn auch in weit geringerm Mage, als bies im Jahre 1909 ber Fall mar;
- 2. in 12 kleinern Stationen die Erhöhung ber Perrons ichon notwendig gewesen;
- 3. bie Lotomotivftanbe um 3 Stanbe ju flein gemefen;
- 4. die Lokomotivbrehicheiben icon zu furz gemefen;
- 5. in ber Werkstätte Bellingona 5 Reparaturstände für Lokomotiven und 2 für Tenber und Reffel zu wenig gewesen.

Die Koften fur die Behebung biefer Rudftanbe murben ichagungsweise ermittelt, und zwar:

ad	1.	für	Erftfel	6	mit							20,000	Ær.
												400,000	
		,,	Chiaff	0 1	mit							300,000	"
ad	2.	zusc	ımmen								٠.	36,000	"
ad	3.		"									30,000	,,
ad	4.		"									60,000	,,
ad	5.									•		120,000	,,
							211	fam	mei	ı ır	ıit	966,000	Kr.

Auf die Frage B4 der Gotthardbahn, ob die Erstellung des zweiten Geleises auf dem Tracé ber Cenerelinie rationell sei, antworteten die Experten, daß nach ihrer Weinung auf der Nordseite des Wonte Cenere bas zweite Geleife auf neuer Bahn mit ermäßigter Steigung ausgeführt werben follte.

Die Frage B 5 ber Gottharbbahn richtete sich auf die ersorberliche Zeit für die Vorbereitung und Durchführung bes zweiten Geleises von Giubiasco bis Chiasso. Die Erperten antworteten, daß man die Herstellung eines zweiten Geleises neben der bestehenden Linie am besten etappenweise im Verlause 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 ersorderlich.

Die Frage B6 ber 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 ber 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.

Giner nächsten Berichterstattung vorgreifend, teilen wir hier bloß mit, baß bieselbe bie Forberungen, an welchen ber Bund festhält, wie folgt bezeichnet:

- I. Das zweite Beleise Giubiasco-Chiaffo;
- II. Das Ausweichgeleise Luzern-Meggen;
- III. Die Teffinkorrektion;
- IV. Die Bahnhöfe Bellinzona, Lugano, Chiaffo und Luzern.

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

b) Getrennte Beurteilung ber Frage, ob ber Sollbestand bes Erneuerungsfonds vom Rudtaufspreise in Abzug zu bringen sei, burch bas Bunbesgericht.

Wir haben in unserm letten Berichte bargelegt, aus welchen Gründen diese getrennte Beurteilung nachzgesucht und vom Bundesgerichte zugestanden worden sei. Während der Zeit, da die gütlichen Verhandlungen, ihren Fortgang zu sinden schienen, hatten die Parteien keine Beranlassung auf die Beschleunigung derselben zu drängen. Erst als nach den ergebnissosen Verhandlungen über die Angelegenheit der Hussischen, bald zu einer gütlichen Verständigung zu gelangen, wieder ungünstiger wurden, stellte unser Anwalt den Antrag, beim Bundesgericht die besörderliche Entscheidung der Frage des Abzuges von Minderwertbeträgen, speziell des Erneuerungssonds, von der Kückfausslumme nachzusuchen, was auch seitens des Vorstehers des Eisenbahndepartements wiederholt gewünscht worden sei. Er sei überzeugt, daß dadurch der Abschluß eines gütlichen Gesamtübereinsommens über die Kückfaussentschädigung in der Folge erleichtert werde. Wir erteilten bemselben in Anerkennung dieser Gründe die Ermächtigung, die dasur ersorderlichen Schritte zu tun.

Die Berichterstattung hat hier abzuschließen, ba bie Wirkungen biefer Schritte in bas folgende Sahr fallen.