Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: - (1911-1912)

Artikel: Bericht und Antrag der Liquidations-Kommission an die

ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der

Gotthardbahngesellschaft in Liquidation

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-626925

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: 01.12.2025

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

Bericht und Antrag

Ser

Liquidations-Kommission

an die

außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre

ber

Gotthardbahngesellschaft in Liquidation vom 26. August 1911

betreffend

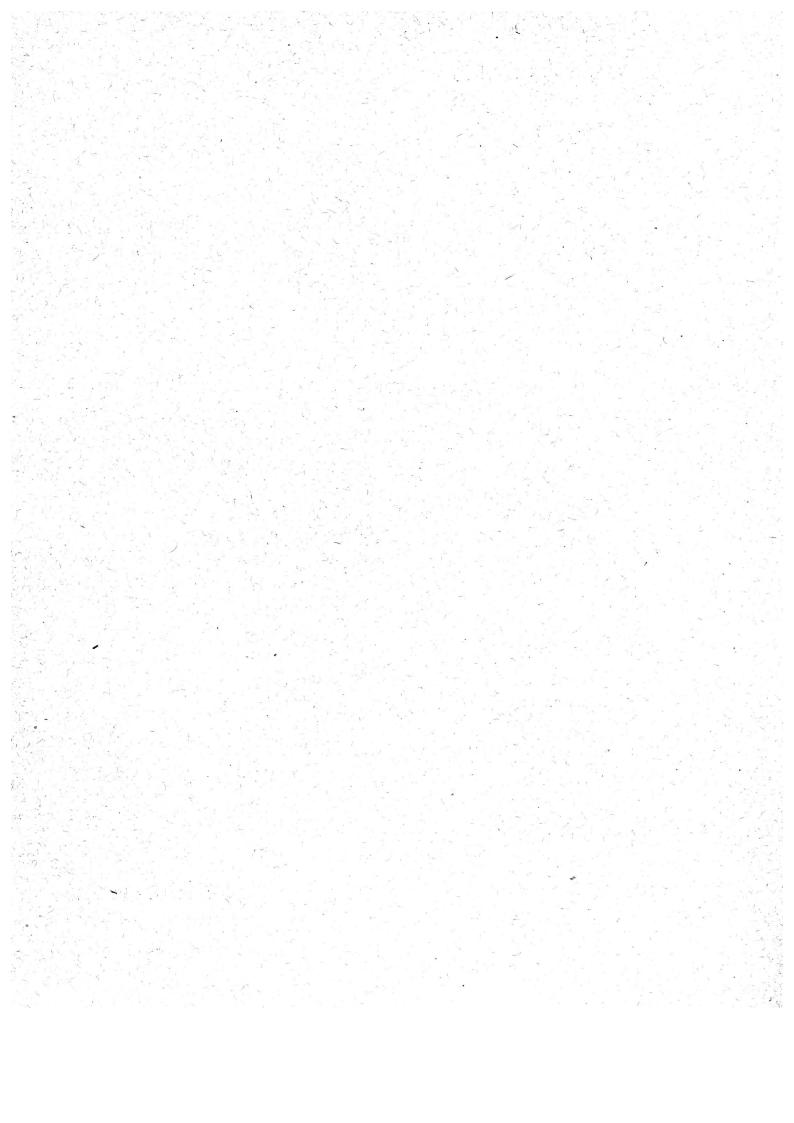
Genehmigung des Vergleiches vom 10. Juni 1911

über die

Seststellung der Kückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn.

Buchdruckerei Keller

191



Bericht und Antrag

ber

Liquidations=Kommission

an die

außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre

her

Goffhardbahngesellschaft in Liquidation vom 26. August 1911

betreffend

Genehmigung des Vergleiches vom 10. Juni 1911

über die

Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn.

Tit.!

Wir beehren uns hiermit, Ihnen den Bergleich vom 10. Juni 1911, der unter dem Vorsitze des Präsidenten des Schweiz. Bundesgerichtes zwischen Vertretern unserer Kommission und Vertretern des Bundesrates abgeschlossen wurde und dessen genauen Wortlaut Sie in Beilage 1 abgedruckt sinden, hiermit zur Ratisitation vorzulegen. Dabei teilen wir Ihnen vor allem mit, daß wir dem Vergleich unserseits mit Beschluß vom 9. Juli 1911 die Genehmigung erteilt haben.

Zur Begründung dieses Beschlusses und unseres Antrages wollen wir die Geschichte der Rückfaufsverhandlungen, welche bekanntlich, nachdem der Rückfauf schon unter dem 26. Februar 1904 auf den 1. Mai 1909 angekündigt worden war, mit der ersten Rückfaufskonserenz vom 29. Januar 1908 begannen und am 10. Juni 1911 einen Abschluß fanden, nicht wiederholen. Jm 36., 37. und 38. Geschäftsberichte der Gotthardbahn, im 1. und 2. Geschäftsberichte der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation ist alles bezügliche gesagt.

In unseren Rechtsschriften:

Klage vom 5. Mai 1908, Replik vom 17. Februar 1909, Triplik vom 2. Dezember 1909

ist unsere Auffassung der Rechtslage der Gesellschaft ausführlich dargelegt. Es ist selbstverständlich, daß wir für den Fall des Nichtzustandekommens des Bergleiches an derselben sesthalten.

Nachdem durch den früheren Vergleich vom 16./29. April 1909 die kapitalisierte Kückfaufsentschädigung auf Fr. 212.5 Millionen sestgesetzt und durch die Vereinbarung vom 30. April 1909 die Uebernahme der Obligationenschuld durch den Bund mit Fr. 117.09 Millionen vereinbart worden war, blieb die danach sich ergebende Restsorderung der Gotthardbahngesellschaft in Liquisdation von Fr. 95.41 Millionen noch insosern umstritten, als der Bundesrat von derselben die bekannten Abzüge wegen nicht vollkommen besriedigenden Justandes, sowie sür ein Desizit der Hülfskasse verlangte, die Gesellschaft dagegen darüber hinaus ihre ebenfalls bekannten weiteren Forderungen von zirka Fr. 8.5 Millionen geltend machte. Von jener Summe von Fr. 95.41 Millionen ist nun durch den Vergleich ein Abzug von 11.66 Millionen Franken sestgeset, der Verzicht auf unsere "weiteren Forderungen" unserseitst ausgesprochen und endlich die Bezahlung der so setzgehen Rückfaufssumme in Vundesbahnobligationen, ab 1. Januar 1912 zu 4% verzinslich, 10 Jahre unstündbar, nachher vom Vunde ganz oder teilweise zur Rückzahlung kündbar, ohne diese jedoch in 50 Jahren von 1922 an auf dem Wege der Amortisation in gleichmäßigen Jahresraten rückzahlbar, vereinbart worden.

Die beiden Hauptpunkte bei der Beurteilung der Annehmbarkeit des Vergleiches bestehen demnach in dem Abzuge von 11.66 Millionen Franken und in der Bezahlung des Gesellschaftsgutzhabens durch Bundesbahntitel von dem bezeichneten Typ.

Wir werden diese beiden Punkte besonders in Erörterung ziehen.

I. Der Abzug von 11.66 Millionen Franken von dem restlichen kapitalisterten Reinertrag.

A.

Der Abzug von 11.66 Mill. Fr. schließt in erster Linie den Verzicht auf unsere weiteren Forderungen im Betrage von Fr. 8,476,973 in sich.

Dieser Betrag sett sich zusammen wie folgt:

- - Zusammen Fr. 8,476,973. —

Unsere Rechtsauffassung hierüber ist folgende:

- Ad 1. Bei der seinerzeitigen Zustimmung zu der Forderung des Bundesrates zur Erstellung dieses, in dem internationalen Staatsvertrage über den Bau der Gotthardbahn nicht vorgesehenen Doppelgeleises behielt sich die Gesellschaft alle Rechte beim Rückfause vor. Die von ihr gemäß diesem Vorbehalt nun geltend gemachte Forderung betrifft nur denjenigen Betrag der Erstellungstoften des zweiten Geleises von Immensee nach Vrunnen, welcher nach unserer Ansicht dem Bedürfnisse der Zukunst, somit nicht zu Lasten der Gotthardbahn fallen sollte.
- Ad 2. Die Gesellschaft geht von der Tatsache aus, daß der Rückfausspreis auf Grund des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre ermittelt worden ist, welche der Ankündigung des Rückfauses vorausgegangen sind und daß daher alle jene Ausgaben nach diesem Zeitpunkt, welche nicht zur Erhaltung des vollkommen befriedigenden Zustandes ersorderlich waren, vielmehr eine Wertvermehrung des Rückfaussobjektes bewirkten, ihr zurückzuvergüten seien.
- Ad 3. Nachdem die Gesellschaft die Uebernahme der Kosten für den Bau der Doppelspur Giubiasco-Chiasso abgelehnt hat, verlangt sie auch die Nückerstattung der ihr durch die Beschlüsse der staatlichen Organe bereits erwachsenen Auslagen für die Projektierung des Geleises.

Bevor wir nun aber auf die Gründe betreffend die vergleichsweise Preisgabe dieser Forderungen eintreten, wollen wir furz die Abzugsforderungen des Bundes erörtern, welche sich auf die fehlenden Anlagen beziehen.

Die Abzugsforderung des Staates für fehlende Anlagen, ursprünglich d. h. in der Antwort auf unsere Klage mit 46.003 Millionen, in der nachträglichen Eingabe zu dem Gutachten der Expertentommission, gemäß unserer eigenen Zusammenstellung, noch mit 18.372 Millionen Franken beziffert, wird von uns grundsätlich bestritten, weil die Konzessionen hiefür keine Anhaltspunkte bieten. Beim Rückkause nach dem Anlagekapital sind solche Forderungen überhaupt nicht gestellt worden, sondern nur beim Rückfaufe nach dem Reinertrag. Der Begriff des vollkommen befriedigenden Zustandes wechselt indessen nicht mit der Art der Berechnung des Kückfausspreises. Aber auch der Reinertrag wurde mit dem bei der Ankündigung des Rückkaufes vorhandenen Objekte erzielt. Was im besonderen die Forderung von Doppelgeleisen betrifft, welche Forderung vom Bunde, bezw. seinem Bertreter, für die Linie Ginbiasco-Chiasso in seiner letten, oben erwähnten Eingabe aufrecht erhalten wird, so ergibt sich die Natur dieser Forderung schon aus den Erwägungen des Schweizerischen Bundesgerichtes zu seinem Entscheide vom 25. Oftober 1889 betreffend Bauzinsen für das zweite Geleise der Bergftrecke der Gotthardbahn. Dort murde die Auffassung festgelegt, daß es sich bei der Erstellung eines zweiten Geleises nicht um eine Ergänzungsbaute handle, und erflärt, das zweite Geleise sei der Erstellung einer neuen Linie neben der bereits im Betriebe befindlichen gleichzustellen. Der von der Bundesversammlung bestätigte Beschluß des Bundesrates, daß auf der Linie Giubiasco-Chiasso das zweite Geleife zu erstellen sei, hat daher mit dem vollfommen befriedigenden Zustande der bestehenden Bahn am 1. Mai 1909 nichts zu tun. Die damit ausgesprochene neue Baulast hastet an dem Bes i ize und nicht an dem Be j i h e r und es geht nicht an, den erfteren wegzunehmen und dem lehtern die Laften zu überlaffen, ganz abgejehen davon, daß die Gotthardbahngejelljchaft durch ihr bejonders verliehene Privatrechte geschütt ift. Als daher am 10. April 1909 der Amwalt des Bundes beim Bundesgericht das Begehren stellte, eine Expertenkommission zur Feststellung der Frage zu bestellen, ob am 1. Mai 1909 die Bahn fich in vollkommen befriedigendem Zustande befunden habe, eventuell, welche Anlagen zur Erfüllung dieses Erfordernisses erforderlich und nicht vorhanden seien, beantragten wir, auf das Begehren nicht einzutreten, weil wir glaubten, daß zuerst die Rechtsfrage zu entscheiden wäre, ob jolche Unlagen überhaupt zum Begriffe des vollkommen befriedigenden Zustandes gehören. Das Bundesgericht gab jedoch, ohne Präjudiz für die Rechtsfrage, dem Begehren des Bundes statt und das Ergebnis der Expertise ist von uns in dem letten Geschäftsberichte mitgeteilt worden.

Abgesehen nun von der reinen Rechtsfrage, ob für sehlende Anlagen auf Grund der Konzessionen Abzüge verlangt werden können oder nicht, ist auf die Tatsache hinzuweisen, daß nach den Konzessionen der Rückfaußpreis auf Grund desjenigen Reinertrages sestgestellt wird, welcher in den 10 Jahren, vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904, als Durchschnitt ermittelt wurde, somit etwa dem Reinertrag des Jahres 1899 entsprach. Während dieser sogenannten Rechnungsperiode nun, erklärten die Experten, sei der vollkommen befriedigende Zustand stets vorhanden gewesen. Aber auch bei einem 10 Jahre später eingetretenen viel größeren Verkehr war nach unserem Dasürhalten der vollkommen befriedigende Zustand immer noch vorhanden und alle seitens des Bundes der Gotthardbahn zu Lasten gelegten neuen Bauten entsprachen dem Bedürfnisse der Jukunst. Lediglich 10 000 Fr. für eine Lawinenverbauung sind von uns anerkannt. Die Experten stimmten uns in dieser Hinsicht jedoch nur teilweise bei. Sie schäften vielmehr das Betressnis der Gotthardbahn an den am 1. Mai 1909 sehlenden Anlagen auf Fr. 2,467.810.—.

Es liegt nun auf der Hand, daß unsere sog. "weiteren Forderungen" im direkten Gegensatz stehen zu den Abzugsforderungen des Bundes und daß dieser Gegensatz auf einer Rechtsfrage und nicht auf einer durch Experten zu beantwortenden Frage beruht, nämlich auf der Frage, ob der in quanti-

tativer hinsicht zu leistende Bestand der baulichen Anlagen nicht einerseits durch die auf die Gesellschaft übergetragenen Bestimmungen der Staatsverträge begrenzt und ob es anderseits rechtlich vereindar wäre, die Rückfaußentschaft übergetragenen Bestimmungen der Staatsverträge begrenzt und ob es anderseits rechtlich vereindar wäre, die Rückfaußentschaft zu sen kechnungsperiode, als welches das Jahr 1899 anzusehen wäre, zu bemessen, dagegen bauliche Einrichtungen nach dem viel größeren Verkehre des Jahres 1904 oder gar des Jahres 1909 zu verlangen. Die Konzessionen kennen keine Unterscheidung zwischen vollkommen besriedigendem Zustande in quantitativer und in qualitativer Beziehung. Sie kennen nur den letzteren und für die sen ist selbstverständlich nur der Zeitpunkt der Uebergabe der Bahn maßgebend, während sür den ersteren logischerweise nur derzenige Zeitpunkt maßgebend sein könnte, welcher den Verkehr ausgewiesen hat, nach welchem der Kückfaußepreis bestimmt worden ist.

Während der Rechnungsperiode waren alle jene baulichen Anlagen nicht vorhanden, für welche wir umsere weiteren Forderungen stellen und gleichwohl erklärten die Experten, daß während dieser Zeit der vollkommen befriedigende Zustand stets vorhanden war. Anders dagegen im Jahre 1909. Zu dieser Zeit genügten die vorhandenen Anlagen nach den Experten nicht mehr; es waren weitere, im Kostenbetrage von rund 2.5 Mill. Fr., notwendig. Allerdings sind die Bruttoeinnahmen der Bahn in der Zeit von 1899 die Ende 1908 von rund 19.4 auf rund 28.1 Mill. Fr., d. h. um 43% gestiegen, und dieses erklärt das Ergebnis der Expertise hinlänglich. Dagegen haben die Experten auch für den 30. April 1909 die Forderung ausdrücklich abgesehnt, daß weitere Bahnstrecken der Gotthardbahn zur Herstellung des vollkommen befriedigenden Zustandes mit zweiten Geseisen zu versehnen seinen. Dem gegenüber hat der Bund in seiner bereits erwähnten Eingabe gegen dieses Expertengutachten mit besonderem Nachdrucke auf der Forderung der Doppelspur Giudiasco-Chiasso, der Ausweichstation zwischen Luzern und Meggen, eines Beitrages an die Tessinkorrektion, sowie auf einer größeren Besastung der Gotthardbahn bei der Erweiterung der Bahnhöse von Beslinzona, Lugano, Chiasso und Luzern beharrt. Er hat dabei rechtliche und betriedstechnische Gründe gestend gemacht.

Wollte man nun aber sich vergleichen, so konnte man nicht mehr am Rechtsstandpunkte festhalten, sondern man mußte sich auf den Standpunkt der Experten stellen und gegenüber den über das Expertengutachten hinaus aufrecht erhaltenen Forderungen des Bundes auf unsere weiteren Forderungen bezichten.

Die Annahme der Expertise für den Vergleich und der Verzicht auf unsere sogenannten weiteren Forderungen bedingte dabei ein Zugeständnis, eine Verminderung unserer Gesamtsorderung, um den Vetrag von

Fr. 2, 476, 810 + 8, 476, 973 = Fr. 10, 953,783.

Diesem Zugeständnis stand eine Gegenforderung des Bundes gegenüber von schließlich Fr. 18,372,000. Wenn man dagegen nicht von der Gesamtheit unserer Forderungen ausgeht, sondern lediglich vom Restbetrag des kapitalisierten Reinertrages, so beträgt der Abzug aus vorliegendem Kapitel Fr. 2,476,810.

B

Ein weiterer Teil des vergleichsweisen Abzuges von 11.66 Mill. Fr. betrifft die Forderung des Bundes einer Gegenkeistung für Minderwerte der vorhandenen Anlagen, wobei unterschieden wird zwischen Anlagen, welche im Erneuerungsfonds berücksichtigt sind, und solchen, bei welchen dies nicht der Fall ist.

Für die ersteren wird ein Abzug verlangt im Betrage des Sollbestandes des Erneuerungsfonds am 30. April 1909, d. i. von Fr. 13,742,190 für die im Erneuerungssonds nicht berücksichtigten Anlagen von "3,444,000

zusammen Fr. 17, 186, 190

An diese Summe haben wir eine Schuld im Betrage von Fr. 35,000 für Dämme und Mauern anerkannt.

Auf Ansuchen beiber Parteien hat das Bundesgericht am 12. Juli 1909 beschlossen, über obige bestrittene Forderung, jedoch mit Ausschluß der Forderung von Fr. 750,000. — für Dämme, Mauern, Tunnels und Beschotterung, somit über die Restsorderung von

Fr. 16, 436, 190. —

dem Endurteil vorangehend, besonders zu entscheiden.

Am 5. Februar 1911 fand ein bezüglicher Rechtstag in Laufanne statt und am 18. Mai 1911 versammelte sich der Gerichtshof und hörte die Vorträge der beiden Parteianwälte. Er vertagte indessen die weitere gerichtliche Behandlung des Gegenstandes mit Rücksicht auf unmittelbar vor der Gerichtsverhandlung angebahnte neue Vergleichsverhandlungen. Der Präsident des Vundesgerichtes, Hr. Dr. Merz, bemerkte dabei, er behalte sich vor, seinerzeit zu beantragen, daß auf den Entscheid vom 12. Juli 1909 zurückgekommen werde, in dem Sinne, daß die ganze Streitsrage in einem einzigen Endurteil behandelt und kein vorausgehender Teilentscheid gefällt werde.

Es wurde somit hinsichtlich dieser Minderwerte weder ein gerichtlicher Entscheid gefällt, noch lag irgend ein Expertenbericht vor.

Unsere Auffassung geht bekanntlich dahin, daß der Bund schon durch die Bildung der Keinsertragsrechnung die Mittel erhalten hat, welche für die dauernde Erhaltung der betreffenden Gegensstände notwendig sind und zwar dadurch, daß Abschreibungsbeträge in diese Rechnung eingestellt worden sind. Diese Auffassung stütt sich auf das bundesgerichtliche Urteil vom 18./21. Januar 1899 in Sachen der ehemaligen Schweizer. Centralbahn gegen den Bund betreffend die Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages, welche Grundsätze dann auch für die Gottshardbahn als maßgebend anerkannt wurden.

Für die im Erneuerungsfonds berücksichtigten Gegenstände erfolgten die Abschreibungen regelmäßig in der Höhe der Einlagen in den Erneuerungsfonds, welche nach dem genannten Urteil an die Stelle der Abschreibungen treten. Für die im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Gegenstände erfolgten besondere Abschreibungen von Fall zu Fall, je beim Untergange eines Objektes. Es käme somit bloß in Frage, ob noch Minderwerte vorhanden wären gegenüber einem vollkommen befriedigenden Zustande. Dieses wurde jedoch selbst vom Bunde nicht behauptet und wird jedensalls von uns bestritten.

C

Ein weiterer Abzug, der in den 11.66 Mill. Fr. inbegriffen ist, betrifft das vom Bunde behauptete Defizit der Hülfskasse.

Für diejenigen Verwaltungen, welche, wie das bei der Gotthardbahn der Fall war, eine Hülfstasse für ihre Beamten und Angestellten führen, ist das Bundesgeset vom 28. Juni 1889 maßgebend.

Dieses Gesetz bestimmt nebst anderem folgendes:

"Die vorgesehenen Einnahmen sollen nach den Gesetzen der Versicherungstechnik genügen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten.

"Die Statuten der Hulfskaffen find dem Bundegrate zur Genehmigung vorzulegen.

"Mit benselben ist eine nach versicherungstechnischen Grundsätzen erstellte Bilanz dem Bundesrat zur Prüfung vorzulegen. Ergibt sich aus derselben, daß die Aftiven der Hülfskasse und der Barwert der statutenmäßigen ordentlichen Einlagen zusammen genommen hinter dem Barwerte der den Bersicherten noch auszurichtenden Leistungen der Kasse zurückbleiben, so ist das Desizit von der Gesculschaft der Hülfskasse zu ersetzen."

Die vom Bundesrate genehmigten Statuten enthalten die weitere Bestimmung: "Sollte sich bei der Aufstellung der Bilanz (gemäß der vorerwähnten Vorschrift) ergeben, daß die Kasse ein Desigit ausweist, so können auf dem Wege der Statutenrevision die Beiträge der Mitglieder erhöht

werden. Im anderen Fall, wenn die Bilanz einen Ueberschuß aufweist, sollen die Statuten im Sinne einer entsprechenden Herabsehung des Beitrages der Gesellschaft revidiert werden."

Auf die Bestimmungen des Hülfskassengesetzes nun sich berusend, beanstandete der Bundesrat zuerst die auf Ende 1904 fällige ordentliche Bilanz und ebenso eine auf seine besondere Anordnung erstellte außerordentliche Bilanz auf 31. Tezember 1908, als dem Zeitpunkte, welcher dem Uebergange der Bahn an den Bund möglichst nahe gelegen war. Er berechnete für die Bilanz vom 31. Dez. 1904 ein Desizit von Fr. 6,253,000.—, für diesenige vom 31. Dez. 1908 ein solches von Fr. 8,930,000.— Da sich das Bermögen der Hülfskasse Ende 1908 auf Fr. 11,176,537. — belief, so hätte dasselbe um 80°/0 erhöht werden müssen, um den neuen Forderungen des Bundesrates zu ensprechen.

Die Gesellschaft anerkannte für den 31. Dez. 1908 infolge entstandener vermehrter Invaliden und unter Fallenlassen jeder Reduktion an Witwen= und Waisenrenten 2c., welche in Folge der seit Jahren konstatierten Untersterblichkeit der Aktiven gerechtsertigt gewesen wäre, ein Desizit von Fr. 684,000. Somit bestand schließlich eine Differenz von Fr. 8,246,000.

Diese Differenz ist zurückzuführen auf die Verschiedenheit der Grundlagen, auf welchen die Rechnungen erstellt wurden.

Es handelte sich dabei im Grundsatze um eine richtige Ausscheidung der Lasten, welche der Bergangenheit und der Lasten, welche der Zukunstungen. Für die ersteren waren nach unserer Ausschlich einzig die Grundsagen maßgebend, welche der Bundesrat als Aufsichtsbehörde niemals beanstandet hatte und welchen auch das tatsächlich vorhandene Vermögen entsprach. Wir haben daher von Ansang an gegen das Verlassen der alten und das Ausstellen neuer Grundsagen den entschiedensten grundsätzlichen Einspruch erhoben.

Der Sache nach handelte es sich um den Zinssuß, welcher den Berechnungen zu Grunde zu legen sei und um die Invaliditätserwartung.

Daß der von der Gotthardbahn in der Vergangenheit unter Verhältnissen, welche erheblich ungünstiger waren, als diejenigen der Gegenwart und der nächsten Zukunst, erzielte Zinsenertrag von wenigstens 4 % auch während der Lebensperiode der jeßigen Generation der Kassenmitglieder mit ganz sicheren Kapitalanlagen zu erreichen ist, dürste heute im Ernste nicht bestritten werden.

Als im Jahre 1904 seitens des Bundes als Aufsichtsbehörde die der Rechnung zu Grunde liegende Kihm'sche Invaliditätswahrscheinsichkeit mit der Begründung durch die ungünstigeren Ersfahrungen bei den Bundesbahnen um 70°/0 erhöht werden wollte, war tatsächlich bei der Gotthardbahn eine Unterinvalidisierung zu konstatieren. Zur Zeit des Ueberganges der Bahn an den Bund vermehrten sich dann allerdings die Pensionierungen. Die gleiche Erscheinung war indessen auch schon in früheren Perioden aufgetreten, war aber immer vorübergehend und ging jedesmal wieder auf die Kihm'sche Norm zurück.

Wenn daher die Befürchtung des Bundesrates sich auch verwirklichen sollte, so würde es sich um eine ausgesprochene vermehrte Last der Zukunft handeln, ähnlich wie eine solche durch die uns vermeidliche Erhöhung der Gehälter und Löhne oder der Materialkosten vorauszusehen war.

Obschon hienach die Streitsrage einen rein fiskalischen Charafter annahm, entschloß sich der Bundesrat, dieselbe auf den Administratioweg zu leiten, welcher durch die Bestimmungen in den Art. 3 und 4 des Hülfskassengesetzes vorgesehen ist, nach welchen dann ihm selbst in eigener Sache der endgültige Entscheid zugesallen wäre. Er setzte sonach mit Beschluß vom 3. Nov. 1908 das Desizit der Hülfskasse von sich aus auf 6.3 Millionen Fr. sest. Die Gesellschast erhob hiergegen Einspruch und wahrte sich im übrigen alle Rechte. In Folge dessen wurde die im Gesetze vorgesehene Expertensommission gebildet, in welche die Gesellschast ein Mitglied wählen konnte, während die Ergänzung der Kommission auf 3 Mitglieder Sache des Bundesgerichtes war.

Diese Kommission hat ihr Gutachten im November 1910 abgegeben. Dasselbe gelangte zu folgenden Schlüssen.

Die Kommission gab zu, daß der Jins von $4^{\circ}/_{\circ}$ von den durchaus sicheren Wertbeständen der Hülfskasse der Gotthardbahn erzielt worden sei und daß derselbe Zinsenertrag von der Großzahl der in der Schweiz konzessionierten Privatversicherungsgesellschaften erreicht und überschritten werde. Den Zinssuß von $3^{1}/2^{\circ}/_{\circ}$ dagegen, welchen die Bundesbahnen ihren Verechnungen zugrunde legen, erachtete sie als ein Minimum, welches auf absehdare Zeit gegen jeden Verlust garantiere, wie denn auch die Hülfskasse der Bundesbahnen mit diesem Saße jedes Jahr bedeutende Gewinne mache. Für den der Vilanz zugrunde zu legenden Zinssuß beschloß sie dann, das Mittel zu wählen zwischen dem gegenwärtig erzielten Zinssuß von $4^{\circ}/_{\circ}$, als Maximum betrachtet, und demjenigen von $3^{1}/2^{\circ}/_{\circ}$, der, als Minimum genommen, nach menschlichem Ermessen auf 50 dis 60 Jahre garantiert werden könne: d. i. $3^{\circ}/4^{\circ}/_{\circ}$.

Die Annahme dieses Zinsfußes bedingte eine Verschlimmerung der Bilanz um Fr. 954,019.02.

Hinsichtlich der tatsächlich eingetretenen Invalidisserung konstatierten die Experten in einer Beislage A zu ihrem Gutachten, daß die Ersahrungen bei der Gotthardbahn im allgemeinen sich erheblich günstiger gestellt haben, als diesenigen der übrigen verstaatlichten Bahnen. Diese haben aber das Ergebnis geliesert, auf welches der Bund seine Forderungen abgestellt hat. Auch bei der Gotthardsbahn traten indessen Perioden der Ueberinvalidisserung ein, so zwischen 1891 und 1898, 1901 und 1904, während 1900 und 1905 die Summe der Invaliden aller vorhergegangenen Jahre wieder unter der erwarteten Zahl zurückblieb. Seit 1905 und 1906 ist dagegen die Zahl der Invaliden über die erwartete Zahl hinausgegangen und namentlich beim Uebergange der Bahn an den Bund. Immerhin geschah dies nicht in einem größeren Maße, als es in früheren Perioden auch schon vorgekommen war und damals nicht verhinderte, daß die Gesamtzahl der Invaliden in der Folge wieder auf die Erwartung zurückging. Die Experten erklären, daß diese Erscheinung nur auf einen beschleunigenden Einfluß der bevorstehenden Verstaatlichung zurückgesührt werden könne.

Während diese Ueberinvalidissierung Ende 1908 sich auf 17% stellte, beschlossen die Experten mit der Begründung, daß bei dem Personal der Gotthardbahn die mittlere Dienstdauer den dem Beharrungszustande entsprechenden Wert in den hohen Altern noch nicht erreicht habe, den Barwert der künstigen Invalidenpensionen gemäß der Kihm'schen Bilanz pro Ende 1908 um 35%, d. h. um Fr. 3,942,572.46 zu erhöhen.

Anderseits beschlossen die Experten, daß der konstanten Untersterblichkeit der Aktiven Rechenung zu tragen und aus diesem Grunde der Barwert der zukünstig an Witwen und Kinder aktiv verstorbener Kassenmitglieder auszurichtenden Pensionen um 28%, d. h. um Fr. 1,576,834.21 zu vermindern sei. Die Experten kamen daher dazu, für die Bilanz vom 31. Dez. 1908 das solgende Desizit zu berechnen:

Defizit der von der Gesellschaft auf den 31. Dez. 1908 zu 4% berechneten Bilanz	Fr.	684,455.03						
Erhöhung durch Anwendung des Zinsfußes von $3^3/4^0/_0$ anftatt $4^0/_0$,,	954,019.02						
Erhöhung um 35% des Barwertes der zukünstigen zu 33/4% berechneten Invaliden=								
penfionen der Aktiven	,,	3,942,572.46						

Dazu ist zu bemerken, daß die Erhöhungen auf Vermutungen, die Verminderung dagegen auf Tatsachen beruhen.

Es mag auch hervorgehoben werden, daß beim Uebergang der Schweiz. Central-Vahn an den Bund, welcher am 1. Januar 1901 stattsand, als Defizit der Hülfskasse der Ende 1899, also 2 Jahre vor dem Uebergang, ermittelte Betrag von 1,378,100 Fr. in Abzug gebracht wurde. Es läßt dies mit Sicherheit darauf schließen, daß damals die Bilanzaufstellung nicht auf anderen Grundlagen ersolgte als denjenigen, welchen die Aussichehörde vorher zugestimmt hatte.

D.

Nach dieser ausstührlichen, immerhin in möglichster Kürze vorgebrachten Darlegung der Sachlage läßt sich die Frage der Abzüge, ausgehend von dem kapitalisierten Reinertrag, abzüglich des Anleihensbetrages, als den beiden durch Vereinbarung festgelegten Positionen, wie solgt zusammensassen.

Durch Expertisen sind vorläufig folgende Abzüge ziffernmäßig bewertet worden: 2,476,810. a) Für fehlende Unlagen Fr. b) Für das Hülfskaffendefizit 4,004,203.30 Dazu kam c) durch den bekannten Vertrag vom 17. November 1909 vereinbarter Abzug für die Ablösung der Reiftrechte, worüber wir auf Seite 14 unseres 875,000.-ersten Liquidationsberichtes das Nähere dargelegt haben Fr. d) Entschädigung für den Eintritt in die Penfionsverpflichtungen gegenüber den 125.000. zum Bunde übergetretenen Aftiven, welche der Hulfskaffe nicht angehören . 4,178,986.70 e) ein vergleichshalber zugestandener Abzug von Fr. 11,660,000.-Zusammen

Hiezu ift nun folgendes zu erwägen:

Einzig der Posten ad e) kann als sestschend betrachtet werden, aber auch dieser nur unter dem bestimmten Vorbehalt, daß über den freihändigen Rückfauf eine gänzliche Verständigung zustande komme.

Der Posten ad d) hat den Charakter einer Spezialverständigung, wodurch die Regrespsslicht gegenüber dem Bunde für seinen Eintritt in die Verpsslichtungen abgelöst wird, welche die Gotthardbahn seinerzeit diesen Beamten gegenüber eingegangen ist.

Bei bem Posten ad a) wären eine Reihe von Rechtsfragen zu entscheiben, wie z. B. ob fehlenbe Unlagen überhaupt unter bem konzessionsmäßigen Begriffe des vollkommen befriedigenden Zustandes als verstanden angesehen werden können, ebent. welcher Verkehr der Forderung zugrunde zu legen sei, berjenige während ober berjenige am Schlusse ber Rechnungsperiobe ober berjenige beim Uebergange der Bahn an den Bund, ferner ob hiebei dem Administrativbeschluß, daß ein zweites Geleise Giubiasco-Chiasso zu erstellen sei, die Wirkung zukomme, eine materielle Belastung des abtretenden Bahneigentümers gegenüber dem übernehmenden, und entgegen der die Gotthardbahngesellschaft schützenden Bestimmung des Staatsvertrages, zu statuieren. Vor allem aus aber wäre vom Bundesgericht das Begehren der Eidgenossenschaft, daß die Expertenschätzungen, wenigstens teilweise, einer nochmaligen Prüfung durch eine Obererpertise zu unterstellen seien, zu entscheiben. Wir müßten uns dabei das Recht wahren, die bezügliche Eingabe des Vertreters der Schweiz. Eidgenossenschaft, welche 63 Druckseiten umfaßt, ebenso eingehend zu beantworten, wie sie selbst eingehend ist. Im Falle der Anordnung der Oberexpertise durch das Bundesgericht würde diese wohl kaum weniger Zeit beanspruchen, als die erste Expertise, welche vom 11. Juni 1909, dem Datum der Verfügung des Instruktionsrichters, bis zum 20. Juni 1910, Datum des Expertenberichtes, ein Jahr beausprucht hat.

Hinfichtlich des Hülfskassendefizits ad b kommen ebenfalls Rechtsfragen zur Entscheidung, wie die Frage über die rechtliche Natur des Streites und damit im Zusammenhang die Zuständigkeitsfrage, sodann die Frage, ob für die Belastung der abtretenden Gesellschaft überhaupt die Ausstellung neuer, ver-

änderter Rechnungsgrundlagen zulässig sei und schließlich die Aufstellung einer neuen Expertenkommission nach dem zwilrechtlichen Bersahren. Auch diese Expertise würde wohl nicht weniger Zeit ersordern als die erste, welche vom bundesrätlichen Beschlusse vom 3. November 1908 bis Ende November 1910 zwei Jahre in Auspruch nahm.

In der Erneuerungsfondsfrage und der damit zusammenhängenden Frage eines Abzuges für die im Erneuerungsfonds nicht berückfichtigten Gegenstände ist von unserer Seite ebenfalls der Antrag zur Bestellung einer Expertise über gewisse tatsächliche Fragen, welche mit der Zinsenderrechnung zusammenhängen, gestellt worden. Der Vertreter der Schweizer. Gidgenossenschaft hat unterm 15./27. Februar 1911 gegen unsere Begehren Ginspruch erhoben.

Das Bundesgericht hat hierüber noch nicht entschieden. Auch ist es zweiselhaft geworden, ob es nicht auf seinen früheren, am 12. Juli 1909 gefaßten Beschluß der getrennten Behandlung der Abzüge wegen Minderwerten der im Erneuerungssonds berücksichtigten und der dort nicht berückssichtigten Gegenstände zurücksommen und denselben ausheben werde. Wie erwähnt, hat der Präsident des Gerichtes bereits angekündigt, daß er sich vorbehalte, diesen Antrag zu stellen.

Es ist selbstverständlich, daß nicht vorhergesagt werden kann, wie alle diese Rechtsfragen erledigt, wie die Ergebnisse allfälliger neuer Expertisen und der schließliche Gesamtentscheid des Bundesgerichtes ausfallen würden.

E.

Es herrscht vielsach die Meinung, daß die Konzessionen der Gotthardbahngesellschaft günstig seien und daß die Gotthardbahn teuer zurückgekauft werde.

Wir sind nicht dieser Ansicht.

Die Gotthardbahn wird nicht nach dem Anlagekapital zurückgekauft, sondern nach ihrem Ertrage. Nach der Bilanz vom 30. April 1909 betrug der Baukonto an diesem Tage Fr. 296, 823, 312. 47 Unvollendete Objekte hatten gekostet 193, 094, 69 Dazu kamen nachträgliche Bauausgaben bis Ende 1909 . . . 187, 554. 71 Dito im Jahre 1910 15,037,68 Fr. 297, 218, 999. 55 Fr. 212, 500, 000. — Der kapitalisierte Reinertrag dagegen betrug und nach dem im Vergleich vorgesehenen Abzug von 11,660,000. — Fr. 200, 840, 000. also immerhin rund 96.4 Millionen weniger als das Anlagekapital.

Der Gesellschaft gegenüber kommt indessen nur das von ihr aufgebrachte Anlagekapital in Betracht; dieses stellt sich nach Abzug der Subventionen von 119 Mill. Fr., auf rund Fr. 178,219,000 Wert 31. Dezember 1910.

Die Rückfaufsentschädigung übersteigt somit die der Gesellschaft erwachsenen Anlagekosten um Fr. 22,621,000.

Allein diese Entschädigung steht unter dem Ertragswerte der Bahn. Wir haben in der Klageschrift nachgewiesen, daß der erste Verkaußtermin auf den 1. Mai 1912 sallen würde, wenn der Bahn 30 volle Betriedsjahre eingeräumt worden wären und daß sich dann der Kücktaußpreis um 15 Millionen Franken höher gestellt hätte (Klage Seite 103). Ein höherer Kücktaußpreis hätte sich auch ergeben nach den neueren schweizerischen Konzessionen, welche die Rechnungsperiode um zwei Jahre näher an den Zeitpunkt des Ueberganges der Bahn an den Bund stellen, als es bei den älteren schweiz. Konzessionen der Fall ist, oder nach den Bestimmungen gewisser ausländischer Konzessionen, welche während der Rechnungsperiode einzelne Jahre mit ungünstigem Ergebnis ausschalten. Der Bundesrat bestätigt in seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 9. November 1909, daß der

Reinertrag des Jahres 1906 (nach Abzug der Obligationenzinse) Fr. 6,777,342 und in den 5 Jahren 1904/08 stets über $8^{\circ}/_{\circ}$ betragen hat. Der letztere entspricht einem Betrage von 100 Mill. Fr. für das Aktienkapital allein, welches nach dem Bergleich statt dessen $83^{\circ}/_{\circ}$ Millionen Franken erhält.

Man kann also nicht wohl sagen, daß die Konzessionen der Gotthardbahn und ihre Anwens dung günstige für die Gesellschaft gewesen seien. Die einzige günstige Konzessionsbestimmung, daß im Minimum das Anlagekapital abzüglich der Subventionen zu bezahlen sei, kam nicht zur Anwendung.

Es ist daher zweisellos, daß der Rückfausspreis der Sotthardbahn, wie er durch den vorliegenden Bergleich vereindart worden ist, den kommerziellen Wert der Bahn im Zeitzumkte ihres Ueberganges an den Bund nicht erreicht, daß dieser vielmehr ein größerer ist und mit der Zeit, troß dem Entstehen neuer konkurrierender Alpenbahnen, stets wachsen wird, denn die Sotthardbahn wird bei ihrer zentralen Lage stets die Hauptverkehrstinie der Schweiz und durch dieselbe nach und von Italien bleiben, was sie auch bisher gewesen ist.

Anderseits ift nicht zu übersehen, daß der Vergleich zustande gekommen ist infolge der Initiative der Instruktionskommission des Bundesgerichtes, unter dem Vorsitze und der Mitwirkung seines Präsidenten, welcher hervorhob, daß der vorliegende Rechtsstreit nach seiner Art ganz besonders seine Lösung auf dem Wege der freien Verständigung als wünschenswert erscheinen lasse. Wir konnten einer solchen Aufsorderung um so mehr entgegenkommen, als wir von Ansang an der freien Verständigung den Vorzug gegeben haben. Obschon der abgeschlossene Vergleich unseren, wie wir nachgewiesen haben, berechtigten Ansprüchen nicht voll genügt, so halten wir ihn gleichwohl für annehmbar, weil damit der Prozeß beseitiget und die Möglichkeit geboten wird, die Liquidation num ohne weiteren Verzug durchzusühren.

II. Die Bezahlung der Rückkaufsentschädigung in 4% Bundesbahnobligationen.

Diese Zahlungsweise wurde ebenfalls von der Instruktionskommission des Bundesgerichtes vorgeschlagen. Sie bildete somit eine der Grundlagen des Vergleichs. Ueberdies erschien sie uns den Verhältnissen angemessen.

Durch die Zahlung der Rückfaufsentschädigung in 4% Bundesbahnobligationen wird den Aktionären dieselbe Kente sichergestellt, durch deren Kapitalisierung die Entschädigung selbst ermittelt worden ist. Auf diese Weise garantiert der Staat die vereinbarte, dem Keinertrag der ehemaligen Aktien entsprechende Kente. Im übrigen ist der Titel ein Inhaberpapier und daher als solches ohne weitere Formalität übertragbar, während die Aktien zum Teil aus Namenaktien bestanden. Kapital und Zinsen sind nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland und zwar bei den bisherigen Einlösungsstellen der Schweiz. Bundesbahnen zahlbar und die Titel werden an schweizerischen und deutschen Börsenplätzen kotiert, haben also alle Kequisiten der Marktsähigkeit. Wir geben den Wortslaut der Anleihensbedingungen und den Amortisationsplan in Beilage 2 dieses Berichtes.

III. Die übrigen Bestimmungen des Vergleiches.

Es ist hervorzuheben, daß nach dem Vergleich nicht eine Generalsukzession des Bundes in das Vermögen der Gesellschaft stattsindet, daß somit die Aktiven der Gesellschaft, welche sie neben dem Rückfaufsobjekt besitzt und welche nicht aus den unter Art. 6 des Vergleiches erwähnten, aus dem Betriebe herrührenden Forderungsrechten bestehen, nämlich die sogenannten versügdaren Mittel, der Gesellschaft verbleiben. Allerdings verbleiben ihr auch von den Lasten diesenigen, welche nicht gemäß dem gleichen Artikel 6 an den Bund übergehen sollen und auf die wir in unseren Liquidationsberichten jeweilen hingewiesen haben.

Ein Teil dieser Lasten wird in einem weiteren Abkommen vom Bunde gegen Entschädigung der Selbstkosten übernommen. Es betrifft solche Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft, für die die Hülfskasse nicht aufzukommen hat und gegenüber Personen, die nicht als Aktive im Dienste der Bundesbahnen stehen.

Ueber den zu gunsten der Attionäre sich ergebenden Aftivsaldo wird die nach Ablauf des sogenannten Sperrjahres von uns abzulegende Schlußrechnung Aufschluß geben.

Die Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn dagegen wird vom Bunde übernommen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten, einschließlich der Ansprüche, die von der Gotthardbahn solchen noch lebenden Beamten und Angestellten zugesichert worden sind, die in den Dienst der Bundesbahnen übergetreten und nicht Mitglieder der Hülfskasse sind.

Als Ablösung seines Regreßanspruches gegenüber der Gotthardbahngesellschaft in Folge Uebernahme der Ansprüche der letztgenannten Beamten und Angestellten erhält der Bund die auf Seite 8 litt. d unter den Abzügen angeführte Entschädigung.

Ebenso gehen laut Art. 6 des Vergleiches am 10. Juni 1911 alle diejenigen Verbindlichkeiten und Forderungsrechte der Gotthardbahn Dritten gegenüber, welche aus dem Betriebe herrühren und an jenem Tage noch nicht durch rechtskräftiges Urteil oder Vertrag erledigt waren, an den Bund über.

IV. Vollziehung des Vergleiches.

Der Vergleich wird vollziehbar, nachdem er die in demselben vorgesehenen Ratifikationen erhalten haben wird. Ueber die Vollziehung selbst legen wir Ihnen einen besonderen Bericht und besondere Anträge vor.

Diesen Bericht schließen wir mit folgendem

Antrage:

Die Generalversammlung der Aftionäre der Gotthardbahn vom 26. August 1911,

nach Einsicht des am 10. Juni 1911

in Sachen

Botthardbahngesellschaft in Liquidation in Luzern

gegen

Schweizerische Eidgenoffenschaft

abgeschlossenen

Vergleichs

und eines Berichtes der Liquidationsfommission,

welche in ihrer Sitzung vom 9. Juli 1911 dem Bergleiche die Genehmigung erteilt hat, beschließt:

Dem Vergleiche wird die in Art. 10 vorgesehene Ratifikation erteilt.

Luzern, den 12. August 1911.

Sür die Liquidations-Kommission der Gotthardbahn,

Die geschäftsführenden Mitglieder:

Der Präsident:

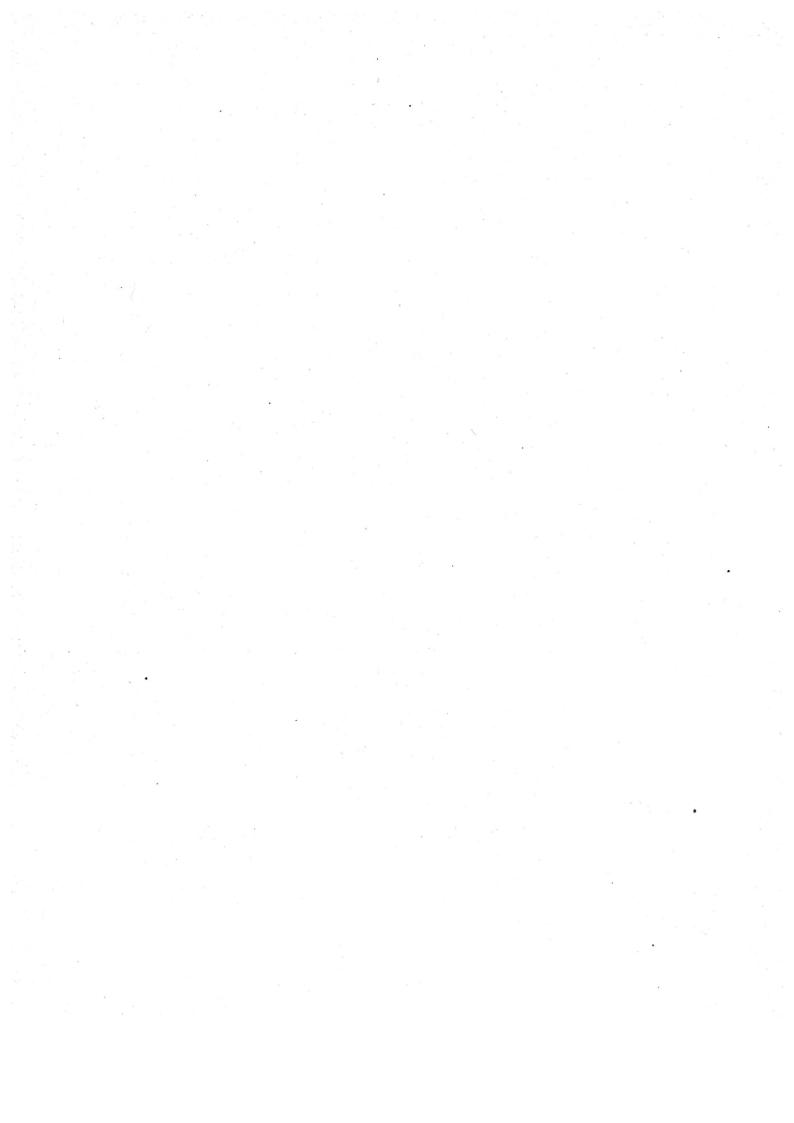
B. Dietler.

Schraft.

Dr. Abt.

Beilagen: Bergleich.

Unleihensbedingungen mit Umortisationsplan.



In Sachen

ber Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, in Luzern, Klägerin,

gegen

die Schweizerische Eidgenoffenschaft, Beklagte, betreffend

Feststellung der Kückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn,

find heute, Samstag, den 10. Juni 1911,

vor dem Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichts erschienen:

als Anwalt der Klägerin: Herr Fürsprech Dr. Schaller in Luzern, in Begleitung der Herren: R. Abt, Präsident der Liquidationskommission der Gotthardbahn, H. Dietler, geschäftsführendes Mitglied und E. Isler, Mitglied dieser Kommission,

als Anwalt der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Herr Dr. P. Scherrer, Abwöfat in Basel, in Begleitung der Herren: Bundespräsident M. Ruchet, Bundesrat Dr. Forrer und Bundesrat R. Comtesse, worauf sie in Erledigung des zwischen den Parteien schwebenden Rechtsstreites über die Festsetzung der Rückfaussentschädigung solgenden

Vergleich

eingehen:

- 1. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation verzichtet auf die von ihr gestellten bezw. vorbehaltenen Forderungen für das zweite Geleise Immensee-Brunnen, auf Rückerstattung für seit dem 1. Mai 1904 ersolgte, auf Baukonto gehörende Berwendungen, und auf Rückerstattung der Ausgaben für Borarbeiten für Projektierung des zweiten Geleises Giudiasco-Chiasso und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen, im Gesamtbetrage von Fr. 8, 476, 973. —
- 2. Die Gotthardbahngefellschaft in Liquidation anerkennt, daß von dem laut früherer Bereinbarung vom 16./29. April 1909 festgestellten Betrage des kapitalisierten Reinertrages von Fr. 212, 500, 000. außer dem auf Rechnung der Rückfaufsentschädigung von der Schweizerischen Eidgenossenschaft gemäß Vereinbarung vom 30. April 1909 übernommenen Obligationenanleihen, vom 1. April 1895, im Betrage von Fr. 117, 090, 000. — 95, 410, 000. somit vom Restbetrag von Fr. in Abzug kommt ein Betrag von 11,660,000. sodaß als restanzliche Rückfaufsentschädigung die Schweizer. Eidgenossenschaft der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation schuldet einen Betrag von . . . Fr. 83, 750, 000. — Wert 1. Mai 1909.
- 3. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verzichtet auf alle weitergehenden Abzugsforderungen, die sie im Prozeß geltend gemacht und vorbehalten hat.
- 4. Die Schweizerische Eidgenossenschaft übernimmt mit Wirkung vom 1. Mai 1909 an die Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten einschließlich der von der Gotthardbahn solchen noch lebenden Beamten und Angestellten zugesicherten Ansprüche, die in den Dienst der Bundesbahnen übergetreten und nicht Mitglieder der Hülfskasse sind.
- 5. Das Kapital der in Art. 2 festgesetzten Kückfaussentschädigung wird der Gotthardbahnsgesellschaft in Liquidation in Bundesbahnobligationen im Nominalbetrage von 500 oder 1000 Fr., nach Wahl der Gesellschaft, zu pari gerechnet, ausbezahlt, zinsbar ab 1. Januar 1912. Diese Obligationen sind halbjährlich auf 30. Juni und 31. Dezember zu 4% zu verzinsen. Sie sind rückzahlbar in Schweizerwährung nach einem aufzustellenden Amortisationsplan in 50 gleichmäßigen Jahresraten vom Jahre 1922 an bis zum Jahre 1971. Der Bundesrat behält sich vor, unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten die Amortisationsquoten zu verstärken oder die Obligationen ganz zurückzuzahlen; jedoch kann er von diesem Rechte erst vom 31. Dezember 1921 an Gebrauch machen.

Der Zins der Rückkaufsentschädigung vom 1. Mai 1909 an ist zu 4% zu berechnen und auf 31. Dezember 1911 bar zu bezahlen, unter Abzug der bereits geleisteten und der noch zu leistenden Anzahlung.

- 6. Die Schweizerische Eidgenossenschaft tritt in die Verpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation Dritten gegenüber ein, die sich aus dem Eisenbahnbetriebe ergeben haben und dis heute noch nicht durch rechtskräftiges Urteil oder Vertrag erledigt sind. Andererseits tritt die Schweizerische Eidgenossenschaft in alle Forderungsrechte ein, die zurzeit der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation Dritten gegenüber zustehen und aus dem Betriebe herrühren, jedoch ohne Gewährspslicht.
- 7. Die bisher getroffenen Vereinbarungen, mit Ausnahme derjenigen betreffend Reistrechte, vom 17. November 1909, bleiben in Kraft.
- 8. Mit der Bezahlung der in Ziffer 2 festgesetzten Kückfaussentschäbigung und der dafür zu bezahlenden Zinsen sind alle Ansprüche, welche die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation aus dem Kückfauf der Gotthardbahn an die Schweizerische Gidgenossenschaft zu erheben hat, getilgt und die von dieser erhobenen Ansprüche erledigt.
- 9. Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Bergleiches entsscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.
- 10. Dieser Bergleich fällt dahin, wenn er nicht bis zum 20. Dezember 1911 die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige der Liquidationskommission und der Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation erhalten haben wird.
- 11. Mit der Ratifikation des Vergleichs ist der vor dem Bundesgericht angehobene Prozeß erledigt. Die Gerichtskosken werden von beiden Parteien zu gleichen Teilen getragen. Die Parteiskosten werden wertgeschlagen.

Bern, den 10. Juni 1911.

Namens der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation:

sig. G. Schaller.

R. Abt.

, H. Dietler.

" G. Isler.

Namens der Schweiz. Eidgenoffenschaft:

sig. Dr. Baul Scherrer.

Ruchet.

2. Forrer.

.. Comteffe.

Der Bundesgerichtsprafident:

sig. B. Merz.

Der Bundesgerichtsschreiber:

sig. Ouber.

Für getreue Abschrift vom Original,

Laufanne, ben 12. Juni 1911.

Der Bundesgerichtsschreiber:

sig. Huber.

Bedingungen des Anleihens.

- 1. Die Obligationen sind zu 4% für das Jahr verzinslich und zwar in halbjährlichen Raten auf 30. Juni und 31. Dezember; der erste Coupon verfällt auf den 30. Juni 1912.
- 2. Die Rückzahlung des Anleihens findet bis längstens Ende 1971 in der Weise statt, daß jährlich im Oftober, erstmals 1922, die dem anderseitigen Amortisationsplan entsprechende Zahl von Titeln ausgelost und am darauffolgenden 31. Dezember zurückbezahlt wird: Die Eidgenossenschaft behält sich jedoch das Recht vor, auf dreimonatliche Voranzeige hin, somit erstmals auf den 31. Dezember 1922, die plangemäßen Amortisationen beliebig zu verstärken, wie auch das ganze Anleihen ganz oder teilweise zurückzubezahlen.
- 3. Zins- und Kapitalzahlungen erfolgen auf allen Hauptplätzen der Schweiz al pari und ohne Abzug von Kosten, Steuern oder Abgaben und im Auslande an später zu veröffentlichenden Zahlstellen zum Kurse von Sichtwechseln auf die Schweiz.
- 4. Die Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen verpflichtet sich nach Konvenienz der Obligationäre, und ohne Kosten für dieselben, die Titel dieses Anleihens in Depot zu nehmen und dafür auf den Namen lautende Certifikate auszuhändigen. Solche Depositen dürsen jedoch nicht weniger als Fr. 5000.— Kapital betragen.
- 5. Die Bundesverwaltung wird zu geeigneter Zeit um Kotierung des Anleihens an Hauptbörsenplätzen nachsuchen.
- 6. Alle das Anleihen betreffenden Mitteilungen an die Obligationäre, insbesondere alle Kündigungen, ersolgen rechtsgültig durch einmalige Bekanntmachung im Schweiz. Eisenbahn-Amtsblatt und im Schweiz. Handelsamtsblatt. Der Bundesrat wird diesen Notifikationen überdies eine angemessene Verbreitung durch in- und ausländische Zeitungen geben.

	Amortifa	ationsplan.	- Plan	d'amortissement.	
Jahr	Rückzahlung	Jahr	Rückzahlung	Jahr	Niickzahlung
Année	Amortissement	Année	Amortissement	Année	Amortissement
	Fr.		Fr.		Fr.
		Transport	13,150,000	Transport	38,550,000
1922	550,000	1939	1,100,000	1956	2,100,000
1923	600,000	1940	1,100,000	1957	2,200,000
1924	600,000	1941	1,100,000	1958	2,200,000
1925	600,000	1942	1,200,000	1959	2,300,000
1926	600,000	1943	1,200,000	1960	2,400,000
1927	700,000	1944	1,300,000	1961	2,500,000
1928	700,000	1945	1,400,000	1962	2,600,000
1929	700,000	1946	1,400,000	1963	2,700,000
1930	800,000	1947	1,500,000	1964	2,900,000
1931	800,000	1948	1,500,000	1965	3,000,000
1932	800,000	1949	1,600,000	1966	3,100,000
1933	900,000	1950	1,700,000	1967	3,200,000
1934	900,000	1951	1,700,000	1968	3,300,000
1935	900,000	1952	1,800,000	1969	3,500,000
1936	1,000,000	1953	1,900,000	1970	3,600,000
1937	1,000,000	1954	1,900,000	1971	3,600,000
1938	1,000,000	1955	2,000,000		
Transpo	ort 13,150,000	Transport	38,550,000	Total	83,750,000

