

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

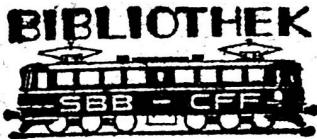
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

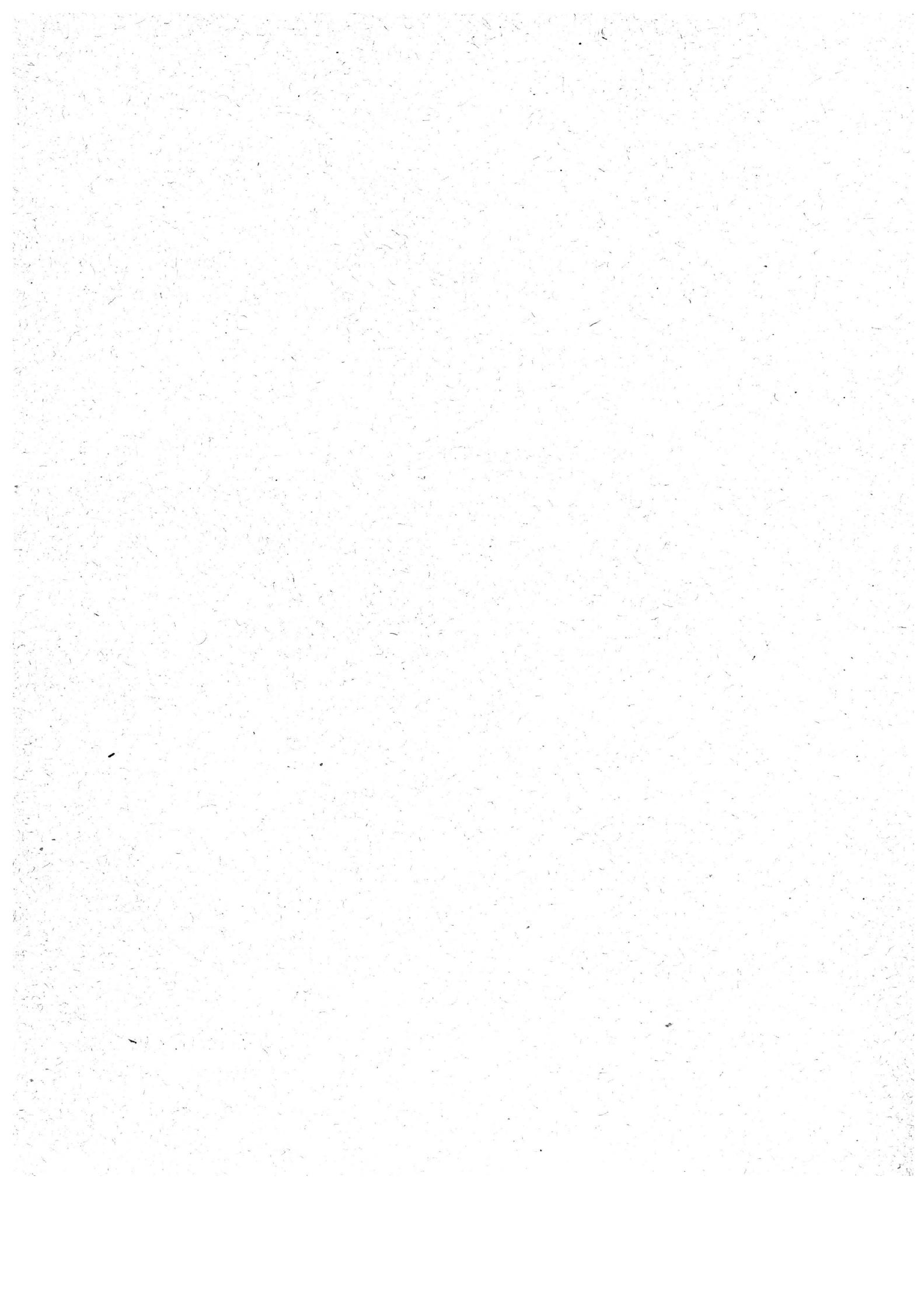
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



8, 135 : 19 M Li de

Bericht und Antrag
der
Liquidations-Kommission
an die
außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre
der
Gotthardbahngesellschaft in Liquidation
vom 26. August 1911
betreffend
Genehmigung des Vergleiches vom 10. Juni 1911
über die
Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn.

Tuzern
Buchdruckerei Keller
1911



Bericht und Antrag
der
Liquidations-Kommission
an die
außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre
der
Gotthardbahngesellschaft in Liquidation
vom 26. August 1911
betreffend
Genehmigung des Vergleiches vom 10. Juni 1911
über die
Feststellung der Rückkaufsschädigung für die Gotthardbahn.

Tit.!

Wir beeihren uns hiermit, Ihnen den Vergleich 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 finden, hiermit zur Ratifikation vorzulegen. Dabei teilen wir Ihnen vor allem mit, daß wir dem Vergleich unserseits mit Beschlusß vom 9. Juli 1911 die Genehmigung erteilt haben.

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

In unseren Rechtschriften:

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 Vergleiches an derselben festhalten.

Nachdem durch den früheren Vergleich vom 16./29. April 1909 die kapitalisierte Rückkaufsentshädigung auf Fr. 212,5 Millionen festgesetzt 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 Restforderung der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation von Fr. 95,41 Millionen noch insofern umstritten, als der Bundesrat von derselben die bekannten Abzüge wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes, sowie für ein Defizit der Hülfskasse verlangte, die Gesellschaft dagegen darüber hinaus ihre ebenfalls bekannten weiteren Forderungen von circa 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 festgesetzt, der Verzicht auf unsere „weiteren Forderungen“ unserseits ausgesprochen und endlich die Bezahlung der so festgesetzten Rückkauffsumme in Bundesbahnhobligationen, ab 1. Januar 1912 zu 4 % verzinslich, 10 Jahre unkündbar, nachher vom Bunde 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 Annahmbarkeit des Vergleiches bestehen demnach in dem Abzuge von 11,66 Millionen Franken und in der Bezahlung des Gesellschaftsguthabens 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 kapitalisierten 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 setzt sich zusammen wie folgt:

1. Für das zweite Geleise von Immensee nach Brunnen	Fr. 2,000,000.—
2. Für Bauausgaben seit der Rückkaufsankündigung	" 6,376,885.—
3. Für die Projektierung des Doppelgeleises von Giubiasco nach Chiasso	" 100,088.—
	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 Rückkaufe vor. Die von ihr gemäß diesem Vorbehalt nun geltend gemachte Forderung betrifft nur denjenigen Betrag der Errichtungskosten des zweiten Geleises von Immensee nach Brunnen, welcher nach unserer Ansicht dem Bedürfnisse der Zukunft entspricht, somit nicht zu Lasten der Gotthardbahn fallen sollte.

Ad 2. Die Gesellschaft geht von der Tatsache aus, daß der Rückkaufspreis auf Grund des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre ermittelt worden ist, welche der Ankündigung des Rückkaufes vorausgegangen sind und daß daher alle jene Ausgaben nach diesem Zeitpunkt, welche nicht zur Erhaltung des vollkommen befriedigenden Zustandes erforderlich waren, vielmehr eine Wertvermehrung des Rückkaufsobjektes bewirkten, ihr zurückzuvergütten seien.

Ad 3. Nachdem die Gesellschaft die Uebernahme der Kosten für den Bau der Doppelpur Giubiasco-Chiasso abgelehnt hat, verlangt sie auch die Rückerstattung 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 kurz 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 Expertenkommission, gemäß unserer eigenen Zusammenstellung, noch mit 18.372 Millionen Franken beziffert, wird von uns grundsätzlich bestritten, weil die Konzessionen hiefür keine Anhaltspunkte bieten. Beim Rückkaufe nach dem Anlagekapital sind solche Forderungen überhaupt nicht gestellt worden, sondern nur beim Rückkaufe nach dem Reinertrag. Der Begriff des vollkommen befriedigenden Zustandes wechselt indessen nicht mit der Art der Berechnung des Rückkaufspreises. 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 Vertreter, für die Linie Giubiasco-Chiaffo in seiner letzten, 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. Oktober 1889 betreffend Bauzinsen für das zweite Geleise der Bergstrecke der Gotthardbahn. Dort wurde die Auffassung festgelegt, daß es sich bei der Errichtung eines zweiten Geleises nicht um eine Ergänzungsbau te handle, und erklärt, daß zweite Geleise sei der Errichtung einer neuen Linie neben der bereits im Betriebe befindlichen gleichzustellen. Der von der Bundesversammlung bestätigte Beschuß des Bundesrates, daß auf der Linie Giubiasco-Chiaffo das zweite Geleise zu erstellen sei, hat daher mit dem vollkommen befriedigenden Zustande der bestehenden Bahn am 1. Mai 1909 nichts zu tun. Die damit ausgesprochene neue Baulast haftet an dem Besitzer und nicht an dem Besitzer und es geht nicht an, den ersten wegzu nehmen und dem letzten die Lasten zu überlassen, ganz abgesehen davon, daß die Gotthardbahngesellschaft durch ihr besonders verliehene Privatrechte geschützt ist. Als daher am 10. April 1909 der Anwalt des Bundes beim Bundesgericht das Begehren stellte, eine Expertenkommission zur Feststellung der Frage zu bestellen, ob am 1. Mai 1909 die Bahn sich 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 solche Anlagen 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 letzten Geschäftsberichte mitgeteilt worden.

Abgesehen nun von der reinen Rechtsfrage, ob für fehlende Anlagen auf Grund der Konzessionen Abzüge verlangt werden können oder nicht, ist auf die Tatsache hinzuweisen, daß nach den Konzessionen der Rückkaufspreis auf Grund desjenigen Reinertrages festgestellt 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 Dafürhalten der vollkommen befriedigende Zustand immer noch vorhanden und alle seitens des Bundes der Gotthardbahn zu Lasten gelegten neuen Bauten entsprachen dem Bedürfnisse der Zukunft. Lediglich 10 000 Fr. für eine Lawinenverbauung sind von uns anerkannt. Die Experten stimmten uns in dieser Hinsicht jedoch nur teilweise bei. Sie schätzten vielmehr das Betreffnis der Gotthardbahn an den am 1. Mai 1909 fehlenden 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 vereinbar wäre, die Rückkaufsentstädigung nach dem Verkehr des Durchschnittsjahres der Rechnungsperiode, als welches das Jahr 1899 anzusehen wäre, zu bemessen, dagegen bauliche Einrichtungen nach dem viel größeren Verkehr des Jahres 1904 oder gar des Jahres 1909 zu verlangen. Die Konzessionen kennen keine Unterscheidung zwischen vollkommen befriedigendem Zustande in quantitativer und in qualitativer Beziehung. Sie kennen nur den letzteren und für diesen ist selbstverständlich nur der Zeitpunkt der Übergabe der Bahn maßgebend, während für den ersten logischerweise nur derjenige Zeitpunkt maßgebend sein könnte, welcher den Verkehr aufgewiesen hat, nach welchem der Rückkaufspreis bestimmt worden ist.

Während der Rechnungsperiode waren alle jene baulichen Anlagen nicht vorhanden, für welche wir unsere 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 bis 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 abgelehnt, daß weitere Bahnstrecken der Gotthardbahn zur Herstellung des vollkommen befriedigenden Zustandes mit zweiten Gleisen zu versehen seien. Dem gegenüber hat der Bund in seiner bereits erwähnten Eingabe gegen dieses Expertengutachten mit besonderem Nachdruck auf der Forderung der Doppelspur Giubiasco-Chiaffo, der Ausweichstation zwischen Luzern und Meggen, eines Beitrages an die Tessinkorrektion, sowie auf einer größeren Belastung der Gotthardbahn bei der Erweiterung der Bahnhöfe von Bellinzona, Lugano, Chiaffo und Luzern beharrt. Er hat dabei rechtliche und betriebstechnische Gründe geltend gemacht.

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

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

$$\text{Fr. } 2,476,810 + 8,476,973 = \text{Fr. } 10,953,783.$$

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 Gegenleistung 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 ersten wird ein Abzug verlangt im Betrage des Sollbestandes des Erneuerungsfonds am 30. April 1909, d. i. von

Fr. 13,742,190

für die im Erneuerungsfonds 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 beider 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 Restforderung von

Fr. 16, 436, 190.—

dem Endurteil vorangehend, besonders zu entscheiden.

Am 5. Februar 1911 fand ein bezüglicher Rechtstag in Lausanne 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 Bundesgerichtes, 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 Streitfrage 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 Bunde schon durch die Bildung der Reinertragsrechnung die Mittel erhalten hat, welche für die dauernde Erhaltung der betreffenden Gegenstände notwendig sind und zwar dadurch, daß Abschreibungsbeträge in diese Rechnung eingestellt worden sind. Diese Auffassung stützt sich auf das bundesgerichtliche Urteil vom 18./21. Januar 1899 in Sachen der ehemaligen Schweizer Centralbahn gegen den Bunde betreffend die Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages, welche Grundsätze dann auch für die Gotthardbahn 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 könnte somit bloß in Frage, ob noch Minderwerte vorhanden wären gegenüber einem vollkommen befriedigenden Zustande. Dieses wurde jedoch selbst vom Bunde nicht behauptet und wird jedenfalls 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 Hülfskasse für ihre Beamten und Angestellten führen, ist das Bundesgesetz 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 Hülfskassen sind dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.“

Mit denselben ist eine nach versicherungstechnischen Grundsätzen erstellte Bilanz dem Bundesrat zur Prüfung vorzulegen. Ergibt sich aus derselben, daß die Aktiven der Hülfskasse und der Barwert der statutenmäßigen ordentlichen Einlagen zusammen genommen hinter dem Barwerte der den Versicherten noch auszurichtenden Leistungen der Kasse zurückbleiben, so ist das Defizit von der Gesellschaft der Hülfskasse zu ersezten.“

Die vom Bundesrat genehmigten Statuten enthalten die weitere Bestimmung: „Sollte sich bei der Aufstellung der Bilanz (gemäß der vorerwähnten Vorschrift) ergeben, daß die Kasse ein Defizit aufweist, 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 Herabsetzung des Beitrages der Gesellschaft revidiert werden."

Auf die Bestimmungen des Hülfskassengesetzes nun sich berufend, beanstandete der Bundesrat zuerst die auf Ende 1904 fällige ordentliche Bilanz und ebenso eine auf seine besondere Anordnung erstellte außerordentliche Bilanz auf 31. Dezember 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 Defizit von Fr. 6,253,000.—, für diejenige vom 31. Dez. 1908 ein solches von Fr. 8,930,000.— Da sich das Vermögen der Hülfskasse Ende 1908 auf Fr. 11,176,537.— belief, so hätte dasselbe um 80% erhöht werden müssen, um den neuen Forderungen des Bundesrates zu entsprechen.

Die Gesellschaft anerkannte für den 31. Dez. 1908 infolge entstandener vermehrter Invaliden und unter Fallenlassen jeder Reduktion an Witwen- und Waisenrenten sc., welche in Folge der seit Jahren konstatierten Untersterblichkeit der Alttiven gerechtfertigt gewesen wäre, ein Defizit 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 Grundsätze um eine richtige Ausscheidung der Lasten, welche der Vergangenheit und der Zukunft zufallen. Für die ersten waren nach unserer Auffassung einzig die Grundlagen maßgebend, welche der Bundesrat als Aufsichtsbehörde niemals beanstandet hatte und welchen auch das tatsächlich vorhandene Vermögen entsprach. Wir haben daher von Anfang an gegen das Verlassen der alten und das Aufstellen neuer Grundlagen den entschiedensten grundsätzlichen Einspruch erhoben.

Der Sache nach handelte es sich um den Zinsfuß, 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 Zukunft, erzielte Zinsenertrag von wenigstens 4% auch während der Lebensperiode der jetzigen Generation der Kassenmitglieder mit ganz sicherem Kapitalanlagen zu erreichen ist, dürfte heute im Ernst nicht bestritten werden.

Als im Jahre 1904 seitens des Bundes als Aufsichtsbehörde die der Rechnung zu Grunde liegende Kihm'sche Invaliditätswahrscheinlichkeit mit der Begründung durch die ungünstigeren Erfahrungen bei den Bundesbahnen um 70% 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 Besürchtung des Bundesrates sich auch verwirklichen sollte, so würde es sich um eine ausgesprochene vermehrte Last der Zukunft handeln, ähnlich wie eine solche durch die unvermeidliche Erhöhung der Gehälter und Löhne oder der Materialkosten vorauszusehen war.

Obwohl hienach die Streitfrage einen rein fiskalischen Charakter annahm, entschloß sich der Bundesrat, dieselbe auf den Administrativweg 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 zugefallen wäre. Er setzte sonach mit Beschuß vom 3. Nov. 1908 das Defizit der Hülfskasse von sich aus auf 6.3 Millionen Fr. fest. Die Gesellschaft erhob hiergegen Einspruch und wahrte sich im übrigen alle Rechte. In Folge dessen wurde die im Gesetze vorgesehene Expertenkommission gebildet, in welche die Gesellschaft 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 Zins von 4% 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 Zinsfuß von 3½% dagegen, welchen die Bundesbahnen ihren Berechnungen zugrunde legen, erachtete sie als ein Minimum, welches auf absehbare Zeit gegen jeden Verlust garantiere, wie denn auch die Hülfskasse der Bundesbahnen mit diesem Satze jedes Jahr bedeutende Gewinne mache. Für den der Bilanz zugrunde zu legenden Zinsfuß beschloß sie dann, das Mittel zu wählen zwischen dem gegenwärtig erzielten Zinsfuß von 4%, als Maximum betrachtet, und demjenigen von 3½%, der, als Minimum genommen, nach menschlichem Ermessen auf 50 bis 60 Jahre garantiert werden könne: d. i. 3¾%.

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

Hinsichtlich der tatsächlich eingetretenen Invalidisierung konstatierten die Experten in einer Beilage A zu ihrem Gutachten, daß die Erfahrungen bei der Gotthardbahn im allgemeinen sich erheblich günstiger gestellt haben, als diejenigen der übrigen verstaatlichten Bahnen. Diese haben aber das Ergebnis geliefert, auf welches der Bund seine Forderungen abgestellt hat. Auch bei der Gotthardbahn traten indessen Perioden der Ueberinvalidisierung 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 Übergange 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 zurückgeführt werden könne.

Während diese Ueberinvalidisierung 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 künftigen 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 Rechnung zu tragen und aus diesem Grunde der Barwert der zukünftig 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 folgende Defizit 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 3¾% anstatt 4%	" 954,019.02
Erhöhung um 35% des Barwertes der zukünftigen zu 3¾% berechneten Invaliden-	
pensionen der Aktiven	" 3,942,572.46
Total-Erhöhung	Fr. 5,581,046.51
Verminderung um 28% des zu 3¾% berechneten Barwertes der zukünftig an Witwen	
und Kinder aktiv verstorbener Kassenmitglieder auszurichtenden Pensionen	" 1,576,843.21
Defizit der technischen Bilanz auf den 31. Dez. 1908	Fr. 4,004,203.30

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-Bahn an den Bund, welcher am 1. Januar 1901 stattfand, 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 erfolgte als denjenigen, welchen die Aufsichtsbehörde vorher zugestimmt hatte.

D.

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

Durch Expertisen sind vorläufig folgende Abzüge ziffernmäßig bewertet worden:

a) Für fehlende Anlagen	Fr. 2,476,810.—
b) Für das Hülfskassendefizit	" 4,004,203.30
 Dazu kam	
c) durch den bekannten Vertrag vom 17. November 1909 vereinbarter Abzug für die Ablösung der Reistrochte, worüber wir auf Seite 14 unseres ersten Liquidationsberichtes das Nähere dargelegt haben	Fr. 875,000.—
d) Entschädigung für den Eintritt in die Pensionsverpflichtungen gegenüber den zum Bunde übergetretenen Aktiven, welche der Hülfskasse nicht angehören	" 125,000.—
e) ein vergleichshalber zugestandener Abzug von	" 4,178,986.70
	Zusammen Fr. 11,660,000.—

Hiezu ist nun folgendes zu erwägen:

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

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

Bei dem Posten ad a) wären eine Reihe von Rechtsfragen zu entscheiden, wie z. B. ob fehlende Anlagen überhaupt unter dem konzessionsmäßigen Begriffe des vollkommen befriedigenden Zustandes als verstanden angesehen werden können, event. welcher Verkehr der Forderung zugrunde zu legen sei, derjenige während oder derjenige am Schlusse der Rechnungsperiode oder derjenige beim Uebergange der Bahn an den Bund, ferner ob hiebei dem Administrativbeschuß, 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 Begehr der Eidgenossenschaft, daß die Expertenschätzungen, wenigstens teilweise, einer nochmaligen Prüfung durch eine Oberexpertise zu unterstellen seien, zu entscheiden. 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 beansprucht hat.

Hinsichtlich 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 Aufstellung neuer, ver-

änderter Rechnungsgrundlagen zulässig sei und schließlich die Aufstellung einer neuen Expertenkommission nach dem zivilrechtlichen Verfahren. Auch diese Expertise würde wohl nicht weniger Zeit erfordern als die erste, welche vom bundesrätlichen Beschuß vom 3. November 1908 bis Ende November 1910 zwei Jahre in Anspruch nahm.

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

Das Bundesgericht hat hierüber noch nicht entschieden. Auch ist es zweifelhaft geworden, ob es nicht auf seinen früheren, am 12. Juli 1909 gefassten Beschuß der getrennten Behandlung der Abzüge wegen Minderwerten der im Erneuerungsfonds berücksichtigten und der dort nicht berücksichtigten Gegenstände zurückkommen und denselben aufheben 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 vielfach 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 Ertrag.
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
Baukonto auf 31. Dezember 1910 <u>Fr. 297,218,999.55</u>
Der kapitalisierte Reinertrag dagegen betrug Fr. 212,500,000.—
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 Rückkaufentschädigung 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 Verkaufstermin auf den 1. Mai 1912 fallen würde, wenn der Bahn 30 volle Betriebsjahre eingeräumt worden wären und daß sich dann der Rückkaufspreis um 15 Millionen Franken höher gestellt hätte (Klage Seite 103). Ein höherer Rückkaufspreis hätte sich auch ergeben nach den neueren schweizerischen Konzessionen, welche die Rechnungsperiode um zwei Jahre näher an den Zeitpunkt des Überganges 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 % betragen hat. Der letztere entspricht einem Betrage von 100 Mill. Fr. für das Aktienkapital allein, welches nach dem Vergleich statt dessen 83 3/4 Millionen Franken erhält.

Man kann also nicht wohl sagen, daß die Konzessionen der Gotthardbahn und ihre Anwendung 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 zweifellos, daß der Rückkaufspreis der Gotthardbahn, wie er durch den vorliegenden Vergleich vereinbart worden ist, den kommerziellen Wert der Bahn im Zeitpunkte ihres Überganges an den Bund nicht erreicht, daß dieser vielmehr ein größerer ist und mit der Zeit, trotz dem Entstehen neuer konkurrierender Alpenbahnen, stets wachsen wird, denn die Gotthardbahn wird bei ihrer zentralen Lage stets die Hauptverkehrslinie der Schweiz und durch dieselbe nach und von Italien bleiben, was sie auch bisher gewesen ist.

Anderseits ist nicht zu übersehen, daß der Vergleich zustande gekommen ist infolge der Initiative der Instruktionskommission des Bundesgerichtes, unter dem Vorsitz 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 Aufforderung um so mehr entgegenkommen, als wir von Anfang an der freien Verständigung den Vorzug gegeben haben. Obwohl der abgeschlossene Vergleich unseren, wie wir nachgewiesen haben, berechtigten Ansprüchen nicht voll genügt, so halten wir ihn gleichwohl für annehmbar, weil damit der Prozeß beseitigt und die Möglichkeit geboten wird, die Liquidation nun ohne weiteren Verzug durchzuführen.

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. Überdies erschien sie uns den Verhältnissen angemessen.

Durch die Zahlung der Rückkaufsentschädigung in 4 % Bundesbahnobligationen wird den Aktionären dieselbe Rente sichergestellt, durch deren Kapitalisierung die Entschädigung selbst ermittelt worden ist. Auf diese Weise garantiert der Staat die vereinbarte, dem Reinertrag der ehemaligen Aktien entsprechende Rente. Im übrigen ist der Titel ein Inhaberpapier und daher als solches ohne weitere Formalität übertragbar, während die Aktien zum Teil aus Namensaktien 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 Requisiten der Marktfähigkeit. Wir geben den Wortlaut der Anleihebedingungen 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 stattfindet, daß somit die Aktiven der Gesellschaft, welche sie neben dem Rückkaufsobjekt besitzt und welche nicht aus den unter Art. 6 des Vergleiches erwähnten, aus dem Betriebe herrührenden Forderungsrechten bestehen, nämlich die sogenannten verfügbaren Mittel, der Gesellschaft verbleiben. Allerdings verbleiben ihr auch von den Lasten diejenigen, 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.

Über den zu gunsten der Aktionäre sich ergebenden Aktivsaldo 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 Übernahme der Ansprüche der letzten genannten 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. Über die Vollziehung selbst legen wir Ihnen einen besonderen Bericht und besondere Anträge vor.

Diesen Bericht schließen wir mit folgendem

Anträge:

Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

vom 26. August 1911,

nach Einsicht des am 10. Juni 1911

in Sachen

Gotthardbahngesellschaft in Liquidation in Luzern
gegen

Schweizerische Eidgenossenschaft

abgeschlossenen

Vergleichs

und eines Berichtes der Liquidationskommission,

welche in ihrer Sitzung vom 9. Juli 1911 dem Vergleich die Genehmigung erteilt hat,

beschließt:

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

Luzern, den 12. August 1911.

Für die Liquidations-Kommission der Gotthardbahn,

Die geschäftsführenden Mitglieder: Der Präsident:

H. Dieter. Schraff.

Dr. Abt.

Beilagen: Vergleich.

Anleihensbedingungen mit Amortisationsplan.

In Sachen
der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, in Luzern, Klägerin,
gegen
die Schweizerische Eidgenossenschaft, Beklagte,
betreffend

Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn,

findt 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, Advokat in Basel, in Begleitung der Herren: Bundespräsident M. Ruchet, Bundesrat Dr. Forrer und Bundesrat R. Combesse, worauf sie in Erledigung des zwischen den Parteien schwebenden Rechtsstreites über die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung folgenden

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 erfolgte, auf Baukonto gehörende Verwendungen, und auf Rückerstattung der Ausgaben für Vorarbeiten für Projektierung des zweiten Geleises Giubiasco-Chiaffo und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen, im Gesamtbetrage von Fr. 8,476,973.—.

2. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation erkennt, daß von dem laut früherer Vereinbarung vom 16./29. April 1909 festgestellten Betrage des kapitalisierten Reinertrages von Fr. 212,500,000.— außer dem auf Rechnung der Rückkaufsentschädigung von der Schweizerischen Eidgenossenschaft gemäß Vereinbarung vom 30. April 1909 übernommenen Obligationenanleihen, vom 1. April 1895, im Betrage von Fr. 117,090,000.— somit vom Restbetrag von Fr. 95,410,000.— in Abzug kommt ein Betrag von " 11,660,000.— sodass als restanzliche Rückkaufsentschädigung 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 Hülfsskasse 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 Hülfsskasse sind.

5. Das Kapital der in Art. 2 festgesetzten Rückkaufsentschädigung wird der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation in Bundesbahnonobligationen 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 bis 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 Gewährspflicht.

7. Die bisher getroffenen Vereinbarungen, mit Ausnahme derjenigen betreffend Reitstreiche, vom 17. November 1909, bleiben in Kraft.

8. Mit der Bezahlung der in Ziffer 2 festgesetzten Rückkaufsentschädigung und der dafür zu bezahlenden Zinsen sind alle Ansprüche, welche die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation aus dem Rücklauf der Gotthardbahn an die Schweizerische Eidgenossenschaft zu erheben hat, getilgt und die von dieser erhobenen Ansprüche erledigt.

9. Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vergleiches entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

10. Dieser Vergleich 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 Gerichtskosten werden von beiden Parteien zu gleichen Teilen getragen. Die Parteidosten werden wettgeschlagen.

Bern, den 10. Juni 1911.

Namens der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation:

sig. G. Schaller.
" R. Abt.
" H. Dietler.
" E. Issler.

Namens der Schweiz. Eidgenossenschaft:

sig. Dr. Paul Scherrer.
" Rudet.
" L. Forrer.
" Comteff.

Der Bundesgerichtspräsident:

sig. B. Merz.

Der Bundesgerichtsschreiber:

sig. Huber.

Für getreue Abschrift vom Original,

Lausanne, den 12. Juni 1911.

Der Bundesgerichtsschreiber:
sig. Huber.

Bedingungen des Anleihehens.

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 Anleihehens findet bis längstens Ende 1971 in der Weise statt, daß jährlich im Oktober, erstmals 1922, die dem anderseitigen Amortisationsplan entsprechende Zahl von Titeln ausgelöst 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 veröffentlichten 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 Anleihehens in Depot zu nehmen und dafür auf den Namen lautende Certifikate auszuhändigen. Solche Depositen dürfen jedoch nicht weniger als Fr. 5000.— Kapital betragen.
5. Die Bundesverwaltung wird zu geeigneter Zeit um Notierung des Anleihehens an Hauptbörsenplätze nachzuforschen.
6. Alle das Anleihen betreffenden Mitteilungen an die Obligationäre, insbesondere alle Kündigungen, erfolgen 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.

Amortisationsplan. — Plan d'amortissement.

Jahr Année	Rückzahlung Amortissement	Jahr Année	Rückzahlung Amortissement	Jahr Année	Rückzahlung Amortissement
	Fr.		Fr.		Fr.
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		
Transport	13,150,000	Transport	38,550,000	Total	83,750,000

AM 2 225 0.15

