

## BGE 15 I 896

Bundesgericht (BGE), 1889-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_15\\_I\\_896](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_15_I_896)

FR: ATF 15 I 896

IT: DTF 15 I 896

### Volltext

123. Urtheil vom 1. November 1889 in Sachen Zug gegen Gotthardbahngesellschaft. A. Durch Urkunde vom 13. Mai 1870 verpflichtete sich, „kraft „des von den verfassungsmäßigen Organen des Kantons Zug „gefaßten Beschlusses, sich bei der Erstellung einer schweizerischen „Alpeneisenbahn durch den St. Gotthard mit einer Summe von 250,000 Fr. zu betheiligen,“ der Regierungsrath des Kantons Zug Namens dieses Kantons, „dem hohen Bundesrathe der „schweizerischen Eidgenossenschaft zu Handen der für den Bau und „Betrieb der Gotthardbahn zu bildenden Aktiengesellschaft die ge- „nannte Summe nach Mitgabe der nachfolgenden Bestimmungen „zur Verfügung zu stellen: „1. Die Subvention des Kantons Zug bildet einen Theil der „Subventionssumme von 20 Millionen Franken, welche die Schweiz „durch Art. 20 des Vertrages mit Italien vom 15. Oktober 1869 „Diese Vertretung darf aber ein Sechstel der gesammten in „einer Generalversammlung jeweilen effektiv repräsentirten Stimmen „nicht überschreiten. „7. Der Bundesrath ist berechtigt, die den Kantonen für Zölle „und Posten zukommenden Summen zurückzubehalten, wenn obiger „Verpflichtung kein Genüge geleistet werden sollte, in welchem „Falle neben dem Kapital auch der Zinsverlust in Rechnung „kommt. „8. Der Betrieb der Gotthardbahn soll in allen Theilen den „Erfordernissen einer großen internationalen Linie entsprechen und „wird zu diesem Zwecke der Kontrolle des Bundesrathes unter- „stellt.“ Durch Beschluß des großen Rathes des Kantons Zug vom 23. Juni 1870 wurde mit Rücksicht auf eine sachbezügliche An- regung des Bundesrathes der Verpflichtungsschein dahin erläutert, daß die Beurtheilung, ob das Gotthardunternehmen in seiner total- „für die Erstellung einer Alpeneisenbahn durch den St. Gotthard „zugesichert hat. „2. Diese Betheiligung des Kantons Zug am Unternehmen „wird an die Bedingung geknüpft, daß vor Beginn und Fort- „setzung der bezüglichen Einzahlungen: „a. Das Gotthard=Unternehmen in seiner Totalausführung ge- „nügend garantirt und „b. Daß speziell die Linie Bahnhof Zug=Walchwil=Goldau aus- „reichend gesichert sei. „3. Diese Subvention ist daher als nicht beschlossen resp. als „erloschen zu betrachten, sofern die eine oder andere der in Ziffer 2 „aufgestellten Bedingungen ihre Erfüllung nicht finden solle. „4. (Zahlungstermine). „5. Sobald die auf die Aktien der Gotthardbahngesellschaft ent- „fallenden jährlichen Dividenden den Betrag von 7% übersteigen, „so wird die Hälfte des Mehrbetrages verhältnißmäßig unter die „sämmlichen Subsidien vertheilt. „6. Die Subsidien der Kantone werden in gleichem Verhält- „nisse wie die Aktien der Gotthardbahngesellschaft in der General- „versammlung vertreten. ausführung genügend gesichert sei, „im Sinne und unter Vor- „behalt des Vertrages vom 15. Oktober 1869 dem Bundesrathe „zustehen solle,“ woraufhin der Bundesrath den Verpflichtungs= schein entgegennahm. B. Bei Ausstellung des Verpflichtungsscheines des Kantons Zug war durch den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 15. Oktober 1869 als Bestandtheil des Gotthardbahnnetzes u. a. die Linie Zug=St. Adrian=Goldau vorgesehen, für deren Ausführung auf Zugergebiet der Kanton Zug bereits am 23. Juni 1869 dem Ausschusse der

Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Ausführung einer Gotthardbahn zu Handen einer zu gründenden Bahngesellschaft die Konzession erteilt hatte, und war (Art. 3 des Staatsvertrages) vorgeschrieben, daß diese Linie gleichzeitig mit dem großen Tunnel solle eröffnet werden können. Durch den genannten Staatsvertrag (Art. 11) hatte die Schweiz die allgemeine Verpflichtung übernommen, die Vorschriften des Vertrages betreffend den Bau der Gotthardbahn vollziehen zu lassen; insbesondere hatte sie von der Gesellschaft eine entsprechende Kautionsleistung zu verlangen. Am 23. November 1871 erteilte der schweizerische Bundesrath den Statuten der in Gemäßheit des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 gegründeten

Gotthardbahngesellschaft die Genehmigung mit folgender Bestimmung: „Art. 1: Die Gesellschaft ist im Allgemeinen verpflichtet, „die Gotthardbahn nach den Vorschriften der bereits erteilten „Konzession zu bauen.... Das Bahnnetz umfaßt folgende „Linien....Zug=St. Adrian=Goldau.“ In Art. 2 litt. a 2 werden die Vorschriften des Staatsvertrages betreffend die Baufristen bestätigt. Art. 9 bestimmt: „Der Bundesrath wird der Gesellschaft „die Subventionen zur Verfügung stellen, welche ihm zu diesem Zwecke durch die Staatsverträge im Betrage von 85 Millionen „zugesichert sind. Durch die Annahme dieser Subventionen anerkennt die Gesellschaft die Verpflichtung, alle ihr durch den gegenwärtigen Beschluß auferlegten Verbindlichkeiten zu erfüllen.“ Vom Kanton Zug wurden in der Folge bis zum Jahre 1876 die fällig werdenden Raten seiner Subvention einbezahlt. C. Im Laufe der Bauausführung stellten sich nun aber die der Gotthardbahngesellschaft zur Verfügung stehenden Mittel als unzureichend heraus; es kam daher am 12. März 1878 zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien ein „Zusatzvertrag zu dem am 15. Oktober 1869 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Verträge betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthardeisenbahn“ „führen. Der schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, „dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.“ Zu Deckung der nach diesem Verträge auf die Schweiz entfallenden Nachsubvention von 8 Millionen Franken gewährte die Eidgenossenschaft den beim Gotthardbahnunternehmen mit Subventionen beteiligten Kantonen gemäß dem Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878 einen Beitrag von 4,500,000 Fr. während 2 Millionen von verschiedenen Kantonen und 1½ Millionen von den Eisenbahngesellschaften der Central- und Nordostbahn übernommen wurden. Der von der Eidgenossenschaft zugesicherte Betrag war zu Stande, durch welchen die kontrahierenden Staaten die der Gotthardbahngesellschaft zur Verfügung gestellten Subventionen um 28 Millionen Franken, von welchen Deutschland und Italien je 10 und die Schweiz 8 Millionen Franken übernahmen, erhöhten und in welchem im Weiteren u. a. in Abänderung des Art. 3 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 festgesetzt wurde: Der Bau der Linien Luzern=Immensee, Zug=Arth und Giubiasco=Lugano wird bis zu dem Zeitpunkte verschoben, wo die „Linie Immensee=Pino dem Betriebe übergeben sein wird. „Wenn in der Zwischenzeit die Gotthardbahngesellschaft sich in „der Lage befinden würde, die eine oder andere dieser Linien zu „bauen, so hätte sie dem schweizerischen Bundesrathe einen Finanzausweis zu leisten, welcher die für die Hauptlinie Immensee=Pino bestimmten Hilfsmittel gänzlich unberührt läßt. „Nach der Eröffnung der Linie Immensee=Pino soll die Gotthardbahngesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien, sobald „als ihre finanzielle Lage es gestattet an Hand nehmen und ausgemäß Art. 1 des citirten Bundesgesetzes u. a. an die Bedingung geknüpft, daß die Einzahlung des Saldo der von den Kantonen und den Gesellschaften ursprünglich übernommenen

Subventionen zugesichert werde. Der Kanton Zug nun aber lehnte nicht nur eine ihm zugemuthete Nachsubvention ab, sondern erklärte durch Großrathsbeschuß vom 14. November 1878, daß die Einzahlung des (noch circa 170,000 Fr. betragenden) Saldo seiner ursprünglichen Subvention von 250,000 Fr. erst dann erfolgen werde, wenn der Bau der Linie Arth=Zug zur Ausführung gelange. Die Gotthardbahndirektion trat in Folge dessen mit den zugerschen Behörden in Verhandlung, um dieselben zu einer Modifikation dieses Beschlusses zu bewegen. Sie verpflichtete sich durch Urkunde vom 7. Juni 1879, „unter der Bedingung, daß der Kanton Zug dem schweizerischen Bundesrathe die volle Subvention von „250,000 Fr. gemäß den Bestimmungen des Vertrages vom „15. Oktober 1869 und des Zusatzvertrages vom 12. März 1878 „verabfolge,“ an die Staatskasse des Kantons Zug „behufs theilweisen Ausgleiches der Schädigung, welche dem Kanton Zug „aus der Verschiebung des Baues der Linie Zug=Walchwyl=Goldau „erwächst, alljährlich einen Betrag von 5000 Fr. auf die Dauer „von 25 Jahren nach Mitgabe der nachfolgenden Bestimmungen „zu bezahlen. Die Bezahlung beginnt im Jahre 1880 und dauert „bis zum Jahre 1905, sofern der Ausbau der Linie Zug=Walch= „wyl=Goldau inzwischen nicht erfolgt. Sollte letzteres der Fall sein, „so hört die Bezahlungspflicht auf und zwar mit dem Jahre, in

„welchem die benannte Linie in Betrieb gesetzt wird. — Die einbezahlte Summe bleibt in jedem Falle verfallenes Eigenthum des „Kantons Zug.“ Gleichzeitig versprach sie, dem Kanton Zug ein (zu 4½% verzinsliches, bis zu Auszahlung der stipulirten Entschädigungsbeträge oder dem Baue der Linie Zug=Goldau ihrerseits unkündbares) Anleihen bis auf den Betrag von 100,000 Fr. zu gewähren. Mit Rücksicht auf diese von der Gotthardbahngesellschaft übernommenen Verpflichtungen beschloß der große Rath des Kantons Zug am 14. Juni 1879 gegenüber dem Bundesrathe die Verpflichtung zur Einzahlung des noch rückständigen Restes der Gotthardsubvention nach den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 und des Zusatzvertrages vom 12. März 1878 anzuerkennen und zu übernehmen; in dem betreffenden Großrathsbeschlusse (Art. 4) „verwahrt der Kanton Zug „im Uebrigen gegenüber dem schweizerischen Bundesrathe und der „Gotthardbahngesellschaft alle aus dem Staatsvertrage vom „15. Oktober 1869 und dem Separatvertrage resp. Verpflichtungsschein vom 13. Mai 1870 ihm erwachsenen und zustehenden beiden Linien ein, der Bundesrath erklärte jedoch, daß vorerst das zweite Geleise auf der Bergstrecke erstellt werden müsse und fuspendirte daher die weitere Ausführung seines Beschlusses vom 29. April 1884. E. Nachdem in der Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft vom 28. November 1887 der Vertreter des Kantons Zug seine Rechtsverwahrung erneuert hatte, erhob der Kanton Zug mit Schriftsatz vom 24./26. November 1888 Klage gegen die Gotthardbahngesellschaft, beantragend: I. Die beklagte Partei ist schuldig, auf ihre Kosten und ihr Rechnung eine Eisenbahn vom Bahnhof Zug über Walchwyl nach Goldau zu erstellen und zu betreiben; II. Die beklagte Partei ist schuldig, den Bau innert einer vom Bundesgerichte zu bestimmenden Zeitfrist zu beginnen und innerhalb einer weiteren, ebenfalls vom Bundesgerichte zu bestimmenden Zeitfrist zu vollenden; III. Die beklagte Partei ist schuldig, die Eisenbahn unmittelbar nach deren Vollendung dem Betrieb zu übergeben und von da an ununterbrochen zu betreiben „den Rechte.“ Daraufhin wurde der noch ausstehende Rest der zugerschen Gotthardbahnsubvention successive einbezahlt. D. Nachdem im Jahre 1882 der Betrieb des großen Gotthardtunnels war eröffnet worden, that der Kanton Zug wiederholt sowohl beim Bundesrathe als bei der Gotthardbahndirektion Schritte, um die Erstellung der Linie Zug=Goldau resp. Zug-Arth zu

be- Wirken, versuchte auch Dividendensperre zu erwirken und reichte in der Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft Rechtsver- wahrungen ein. Der Bundesrath lud am 29. April 1884 die Direktion der Gotthardbahngesellschaft ein, innert Jahresfrist: a. die technischen Vorlagen für die Ausführung des Baues der Linie Luzern=Küßnacht=Immensee und Zug=Walchwil=Goldau dem Bundesrathe einzureichen; b. demselben das zu Beschaffung der Mittel zum Baue der beiden Linien erforderliche Finanzprogramm vorzulegen, mit dem Nachweis, daß diese Mittel gesichert seien. Die Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft faßte am Juni 1885 die zu Erbringung des Finanzausweises dienlichen Beschlüsse und deren Direktion reichte am 18./22. Mai 1886 die detaillirten Baupläne und Kostenberechnungen für den Bau der Eventuell im Falle des Nichteintretens auf das erste oder das zweite oder das dritte Begehren, oder im Falle der Nichtbeachtung einer der oben gesetzten Fristen: IV. Die klagende Partei ist berechtigt, auf Rechnung und Gefahr der beklagten Partei die bezeichnete Eisenbahn selbst zu erstellen beziehungsweise zu vollenden, und zu betreiben beziehungs- weise fortzubetreiben; V. Die beklagte Partei hat der klagenden Partei zu diesem Be- hufe Geldvorschüsse zu leisten, deren Höhe jeweilen vom Bundes- gerichte festgesetzt wird. Es werden vorbehalten: Alles unter Kostenfolge. a. Zu IV die hoheitliche Genehmigung nach Maßgabe des Bundesgesetzes betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872; b. Das Recht, von der beklagten Partei weitem Schadenersatz zu verlangen. Zu Begründung dieser Anträge werden im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte geltend gemacht: Da nach der zugerschen Konzession

für die Linie Zug=Goldau die Nichterfüllung einer durch die Konzession allfällig begründeten Baupflicht der Gotthardbahnge- sellschaft lediglich das Erlöschen der Konzession nach sich zöge, der Kanton Zug aber nicht am Erlöschen der Konzession sondern vielmehr an der Ausführung des Eisenbahnbaues ein Interesse habe, so stütze sich seine Klage nicht auf die kantonale Konzession, sondern vielmehr auf den zwischen Zug und der Gotthardbahnge- sellschaft abgeschlossenen Subventionsvertrag. Der Bestand eines solchen Vertrages ergebe sich aus folgenden Momenten. Die Gotthardbahngesellschaft habe gegen den bundesrätlichen Statuten- genehmigungsbeschluß vom 1. November 1871 nichts eingewendet, sondern die Subventionen entgegengenommen. Daraus ergebe sich, daß zwischen dem Bundesrathe und der Gotthardbahngesellschaft ein privatrechtlicher Vertrag zu Stande gekommen sei, wodurch der Bun- desrath sich verpflichtet habe, der Gesellschaft die Subventionen nach Maßgabe des Einganges zu bezahlen, die Gesellschaft dagegen, die pflichtungsscheine die subventionirenden Kantone sich nicht etwa nur an der schweizerischen Subvention sondern an dem Gotthardunter- nehmen betheiligen. Wenn dieser Standpunkt der Stellvertretung durch den Bundesrath nicht als richtig sollte anerkannt werden, müsse dann jedenfalls festgehalten werden, daß der Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardbahn ein Vertrag auch Gunsten Dritter sei, aus welchem die Dritten, insbesondere die sub- ventionirenden Kantone, selbständig Rechte erworben haben. Dies folge daraus, daß nach diesem Vertrage resp. den Statuten der Gotthardbahngesellschaft die subventionirenden Kantone Stimmrecht in der Generalversammlung sowie einen eventuellen Dividenden- anspruch besitzen, wobei es sich doch offenbar um direkt der Gott- hardbahngesellschaft gegenüber begründete Rechte handle. Wenn in diesen relativ untergeordneten Punkten der Vertrag Rechte der subventionirenden Kantone direkt gegenüber der Gotthardbahnge- sellschaft begründe, so müsse dies um so mehr rücksichtlich der Hauptsache, des Eisenbahnbaues, der Fall sein. Zu den von der

Gotthardbahngesellschaft übernommenen Leistungen gehöre nun auch die Erstellung der Linie Zug=Walchwyl=Goldau auf spätestens den Zeitpunkt der Eröffnung des großen Tunnels und der Betrieb dieser Linie. Der Kanton Zug habe also einen selbständigen An- ihr durch den Bundesrathsbeschluß auferlegten Leistungen aus- zuführen. Der Bundesrath sei nun aber kein Privatrechtssubjekt sondern eine Behörde; er habe daher nicht für sich sondern nur für Privatrechtssubjekte handeln können und gehandelt. Privat- rechtssubjekte seien einerseits die Eidgenossenschaft, andererseits, die sich mit Subventionen beteiligenden schweizerischen Kantone und Eisenbahngesellschaften. Der Bundesrath habe auch als Vertreter dieser letztern gehandelt. Die Kantone und Eisenbahngesellschaften haben nicht nur sich verpflichtet, sondern auch Rechte erwerben wollen, zunächst das Recht auf die Erstellung einer Eisenbahn. Dieses Recht haben sie nicht gegenüber der Eidgenossenschaft welche nach ihrem Grundgesetze keine Eisenbahn bauen dürfe, sondern nur gegenüber der Eisenbahngesellschaft selbst erwerben können und wollen, sie haben sich des mächtigen Dritten, des Bundesrathes lediglich als ihres Stellvertreters bedient, nicht als Cessionars ihrer Rechte, der über letztere nach freiem Ermessen verfügen könne. Das habe die Gotthardbahngesellschaft ganz genau gewußt, Daß der erwähnte Bundesrathsbeschluß von einem solchen Stell- vertretungsverhältniß nichts sage, beweise nichtS, da derselbe ja auch den andern Vertretenen, die Eidgenossenschaft, nicht nenne; für diese Auffassung spreche auch, daß nach dem Wortlaute der Ver- spruch auf Erfüllung dieser Leistung, mit welcher sich die Gott- hardbahngesellschaft seit 1882 im Verzuge befinde. Zum nämlichen Ergebnisse gelange man, wenn man von dem Verpflichtungsscheine des Kantons Zug ausgehe. Der Kanton Zug habe sich zu einer Subvention unter bestimmten, theilweise besondern, Bedingungen verpflichtet. Als besondere Bedingung der zugerschen Subvention sei insbesondere die Sicherung der Linie Zug=Walchwyl=Goldau aufgestellt worden und die Beurtheilung der Erfüllung dieser Be- dingung habe Zug sich vorbehalten. Auf Grund des diese Be- dingungen enthaltenden Verpflichtungsscheines habe der Bundesrath mit der Gotthardbahn kontrahirt, welche den Verpflichtungsschein, wofür wenn nöthig Beweis durch Eid anerbotten werde, von An- fang an gekannt habe; er habe sich danach diejenigen Leistungen versprechen lassen, welche den Inhalt der zugerschen Bedingungen bildeten. Dabei habe der Bundesrath lediglich die Rolle eines Vermittlers und nicht diejenige eines Gegenkontrahenten gespielt.

xv — 1889

Der Kanton Zug habe sich dem Bundesrathe zu Handen der Gotthardbahngesellschaft, als seiner Gegenkontrahentin, verpflichtet. Wenn der Bundesrath selbst Gegenkontrahent gewesen wäre, so wären die Bestimmungen, daß dem Bundesrathe die Entscheidung über die Erfüllung der Bedingung 2 a des Verpflichtungsscheines sowie die Kontrolle über den Betrieb zustehe, unerklärlich. Nie- mals habe, sel es der Bundesrath sei es die Gotthardbahngesellschaft zu erkennen gegeben, daß nicht letztere sondern ersterer Gegenkon- trahent des Kantons Zug sei, die Gotthardbahngesellschaft habe vielmehr den Kanton Zug in den Glauben versetzt, sie sei seine Gegenkontrahentin, wenn sie nunmehr das Gegentheil behaupte, so handle sie dolos. Wenn der Verpflichtungsschein allerdings zu- nächst nur ein einseitiges, bedingtes Versprechen des Kantons Zug enthalte, so sei dasselbe doch zum zweiseitigen Vertrag durch die Annahme der ersten zugerschen Subventionsrate seitens der Gott- hardbahn geworden; dadurch habe sich die Gesellschaft verpflichtet, im Sinne der als erfüllt erachteten Suspensivbedingung weiter zu handeln. Der Kanton Zug besitze also ein wohl erworbenes Privatrecht darauf, daß die Gotthardbahn die Linie Zug=Walch= wyl=Goldau spätestens auf die Zeit der Eröffnung des großen

Gotthardtunnels erstelle und betreibe. Auf dieses Recht habe er durch die Verträge vom Juni 1879 nicht (zur Zeit) verzichtet. Zu Folge der in Art. IV des Großrathsbeschlusses vom 14. Juni 1879 es stehe doch noch nicht fest, daß der Bundesrath auch nach geschehener solenner Anerkennung der Rechte des Kantons Zug durch das Gericht auf seinem Veto beharren würde. Sodann aber eventuell zu bemerken: Wenn wirklich die Gotthardbahngesellschaft zur Zeit wegen Einsprache des Bundesrathes nicht bauen könne, so habe sie diese Unmöglichkeit, die von ihr übernommenen Verpflichtungen gehörig zu erfüllen, selbst verschuldet, indem sie sich, um aus ihren Geldnöthen gerettet zu werden, der Entscheidungs befugniß des Bundesrathes unterworfen habe. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie sie nun auch in Art. 110 und 111 O.=R. niedergelegt seien, sei aber die Folge verschuldeter Unmöglichkeit der Erfüllung einer Obligation die, daß der Schuldner schadenersatzpflichtig werde und der Gläubiger ermächtigt werden könne, die Handlung auf Kosten des Schuldners vorzunehmen. Im vor enthaltenen Bechtsverwahrung sei die Rechtslage vielmehr die, daß der Kanton Zug sich vorbehalten habe, jeden Augenblick den Bau der Bahn zu verlangen; so lange er dies nicht thue und die Gotthardbahngesellschaft nicht baue, habe die letztere jährlich 5000 Fr. zu bezahlen, das gewährte Darlehen stehen zu lassen und bleibe in mora. Zweifelhafte könne dagegen sein, ob nicht die Gotthardbahngesellschaft der Klage entgegenhalten könne, daß sie gemäß dem Staatsvertrage von 1878 gar nicht bauen dürfe, so lange nicht der Bundesrath den Bau der verschobenen Linien angeordnet habe Richtig sei nun, daß dem Bundesrathe die Entscheidung über die Reihenfolge der Ausführung der verschobenen Arbeiten zustehe und daß seine diesbezügliche Befugniß dem öffentlichen Rechte angehöre, so daß er rücksichtlich deren Ausübung keinem Richterspruche unterworfen sei, selbst wenn er dabei Privatrechte verletze. Allein liegenden Falle wäre eventuell letztere Ermächtigung zu ertheilen und, mit Rücksicht auf die besondere Natur der Verpflichtung, die Gotthardbahngesellschaft zu Leistung der erforderlichen Vorschüsse anzuhalten. Erst wenn sich die Erfüllung des Hauptzweckes, des Bahnbaues, als unmöglich herausstellen sollte, wäre weiterer Schadenersatz zu verlangen. F. Die Gotthardbahngesellschaft trägt darauf an: Das Bundesgericht wolle auf die Klage des Kantons Zug nicht eintreten, sondern dieselbe vielmehr abweisen, unter Kostenfolge. Sie macht im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte geltend: 1. Wenn die Klage auf die zugersche Konzession begründet würde, so wäre das Bundesgericht mit Rücksicht auf die in Art. 37 dieser Konzession enthaltene Schiedsklausel nicht kompetent. Auch so wie die Klage begründet werde, mangle dem Bundesgerichte die Kompetenz zu deren Beurtheilung. Denn es handle sich überall nicht um einen Civilstreit. Nach Art. 3 des Staatsvertrages vom 12. März 1878 habe der Bundesrath darüber zu entscheiden, ob und wann die Linie Zug=Walchwyl=Arth gebaut werden solle, wobei es sich, wie ja die Klagepartei selbst anerkenne, um einen Administrativ= oder Regierungsentscheid des Bundesrathes handle. 2. Es mangle den Parteien die Aktiv= und Passivlegitimation. Die subventionirenden Kantone als solche stehen in keinem direkten Rechtsverhältnisse zur Gotthardbahngesellschaft. Die Ge-

nehmigung der Gesellschaftsstatuten durch den Bundesrath sei kein Vertragsschließungs-, überhaupt kein privatrechtlicher, sondern ein staatshoheitlicher Akt gewesen, zu welchem der Bundesrath nach dem Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 befugt gewesen sei. Privatrechte der subventionirenden Kantone seien dadurch überall nicht begründet worden. Diejenigen Verpflichtungen, welche der Bundesrath der Gotthardbahn durch die Statutengenehmigung auf erlegt habe, habe er auch einseitig wieder ändern können und habe dies in der in Frage stehenden Richtung gethan. Von einem Subventionsvertrag

zwischen dem Kanton Zug und der Gotthardbahn- gesellschaft könne nicht die Rede sein. Durch die Subvention resp. den bezüglichen Verpflichtungsschein sei lediglich ein Rechtsver- hältniß zwischen dem Kanton und der Eidgenossenschaft, nicht aber zwischen dem Kläger und der Gotthardbahngesellschaft begründet worden, wofür auf die Ausführungen von Meili, Internationale Eisenbahnverträge S. 26 u. ff. verwiesen werde. MitRücksicht auf die staatsrechtliche Stellung des Bundesrathes zur Gotthard- bahngesellschaft hätte schon das politische Interesse der Eidgenossen- schaft es nicht zugelassen, daß durch die Subvention ein direktes Rechtsverhältniß zwischen den Subvenienten und der Gotthard- bahngesellschaft begründet werde. Die Staatsverträge von 1869 und auch wenn ein solches früher bestanden haben sollte, jedenfalls erloschen wäre. Die in Art. IV des Großrathsbeschlusses vom Juni 1879 enthaltene Rechtsverwahrung ändere hieran nichts, da dieselbe ja ausdrücklich die übernommene besondere Verpflichtung, die Subvention, nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 12. März 1878 einzubezahlen, als bestehend voraussetze; übrigens wäre die Rechtsverwahrung gegenstandslos, da der Kanton Zug ein Recht der von ihm nunmehr beanspruchten Art nie besessen habe. 5. Die im Juni 1879 zwischen der Gotthardbahngesellschaft und dem Kanton Zug abgeschlossenen Verträge beweisen nicht nur nicht, daß durch die Subvention ein direktes Rechtsverhältniß zwischen der Gotthardbahngesellschaft und dem Kanton Zug be- gründet worden sei, sondern sie zeigen gerade das Gegentheil; da ja der Kanton Zug in Folge dieser Verträge ausdrücklich Leistung der Subvention an den Bundesrath und nicht an die Gotthard- bahn versprochen habe. Dagegen sei durch die Verträge von 1879 1878 seien für den Kanton Zug res inter alios acta. 3. Durch den Verpflichtungsschein des Kantons Zug sei ein einseitiges, nicht aber ein zweiseitiges Rechtsverhältniß begründet worden; der Kanton Zug habe, unter gewissen Bedingungen aller- dings, eine Verpflichtung eingegangen, nicht dagegen Rechte er- worben; er könnte niemals auf Erfüllung der Bedingungen klagen sondern, wenn eine Bedingung seiner Verpflichtung nicht erfüllt, oder solcher nachträglich zuwidergehandelt worden wäre, nur die in Art. 3 des Verpflichtungsscheines vorgesehene Klage erheben. 4. Im Juni 1879 habe sich übrigens der Kanton Zug dem Bundesrathe verpflichtet, seine Subvention nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 12. März 1878 einzubezahlen. Damit habe er u. a. die Berechtigung des Bundesrathes anerkannt, den Zeit- punkt zu bestimmen, in welchem die Linie Zug=Goldau in Angriff genommen werden soll, wodurch ein selbständiges, gerichtlich ver- folgbares Recht des Kantons Zug auf Erstellung dieser Linie, selbst allerdings ein privatrechtliches Verhältniß zwischen Gotthard- bahn und Kanton Zug begründet worden, allein ein Verhältniß ganz andern Inhalts, als das vom Kanton Zug nunmehr behauptete. Denn durch die fraglichen Verträge verpflichtete sich die Gotthard- bahn überall nicht zum Baue der Linie Zug=Goldau, sondern zu Geldleistungen. Diese Verpflichtungen habe sie denn auch unbe- strittenermaßen stets erfüllt. Zuzufolge dieser Verträge hätte übrigens der Kanton Zug jedenfalls darauf verzichtet, den Bau der Linie Zug=Goldau vor dem Jahre 1905 zu verlangen. 6. Da die Gotthardbahngesellschaft nach Art. 3 des Staats- vertrages vom 12. März 1878 ohne die zur Zeit mangelnde Anordnung des Bundesrathes die Linie Zug=Goldau nicht nur nichtbauen müsse, sondern auch nicht bauen dürfe, so verstoße die Klage gegen das öffentliche Recht des Landes. 7. Die eventuellen Rechtsbegehren der Klage seien durchaus von den prinzipalen abhängig und müssen daher mit denselben fallen. Wenn übrigens von den kompetenten Organen der Bau der streitigen Linie angeordnet wurde, so würde aldann die Gott- hardbahngesellschaft ohne anders selbst bauen und bedürfte es keiner weitem Anordnungen behufs der Vollstreckung. G. Dem

schweizerischen Bundesrath ist auf Antrag des Kantons

Zug der Streit verkündet worden. Derselbe hat auf diese Streitverkündung eine Erklärung nicht abgegeben und sich am Prozesse nicht betheiliget. H. Vom Kläger war der Beweis (durch Eid der Beklagten) dafür angetragen worden, daß der Gotthardbahngesellschaft von den sämtlichen Bedingungen der zugeschenen Subvention bald nach Ausstellung des Verpflichtungsscheines Kenntniß gegeben worden sei; im Uebrigen ist von den Parteien lediglich Urkundenbeweis geführt worden. Der Instruktionsrichter hat das Verfahren geschlossen, ohne den klägerischerseits beantragten Eidesbeweis abzunehmen. Hingegen hat Klagepartei mit Eingabe vom 17. Oktober 1889 sich beschwert. I. Bei der heutigen Verhandlung hält der Vertreter des Klägers die im Schriftenwechsel gestellten Haupt- und eventuellen Begehren aufrecht indem er damit die Protestation gegen den erkannten Aktenschluß verbindet. Der Anwalt der Beklagten hält ebenfalls den im Schriftenwechsel gestellten Antrag aufrecht. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die Kompetenz des Bundesgerichtes ist nach Art. 27 Ziffer 4 O. = G. begründet. Der gesetzliche Streitwerth ist vorhanden, eine der Parteien ist ein Kanton und der erhobene Anspruch ist privatrechtlicher Natur. Denn der Kanton Zug behauptet, daß so kann auch die Schiedsklausel dieser Konzession nicht in Betracht kommen. 2. Fragt sich nun, ob ein Privatrechtsverhältniß, wonach die Gotthardbahngesellschaft dem Kanton Zug gegenüber zum Baue der Linie Zug = Goldau verpflichtet wäre, wirklich bestehe, so hat die Gotthardbahngesellschaft unzweifelhaft niemals dem Kanton Zug gegenüber eine ausdrückliche, speziell an dessen Adresse gerichtete, Willenserklärung abgegeben, daß sie als Gegenleistung gegen dessen Subvention die erwähnte Bauverpflichtung übernehme. Der Kläger findet aber die Erklärung eines solchen Vertragswillens darin, daß die Gotthardbahngesellschaft die ihr auf Grund des bundesrätlichen Beschlusses vom 3. November 1871 zur Verfügung gestellten Subventionen, speziell auch die gemäß Verpflichtungsschein vom 13. Mai 1870 gewährte zugeschenen Subvention vorbehaltslos angenommen habe. Die auf Grund des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 gewährten Subventionen seien die Gotthardbahngesellschaft ihm gegenüber durch Vertrag als Gegenleistung gegen die von ihm für das Gotthardunternehmen gewährte Subvention die besondere privatrechtliche Verpflichtung zum Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie Zug = Walchwil = Goldau übernommen habe. Er macht also nicht etwa einen aus dem öffentlichen Rechte abgeleiteten, sondern einen auf ein Rechtsgeschäft des Privatrechtes, begründeten Anspruch geltend; er verlangt nicht eine öffentlich-rechtliche Leistung, sondern Erfüllung eines behaupteten privatrechtlichen Vertrages. Ob aus den vom Kanton Zug angeführten Thatsachen das von ihm behauptete Privatrechtsverhältniß wirklich folge, sowie ob der Durchführung seines Anspruches nicht allfällig Einwendungen auf Grund des öffentlichen Rechtes entgegenstünden, ist bei Beurtheilung der Sache selbst zu untersuchen. Da der Kanton Zug sein Recht ausdrücklich nicht aus der von ihm für die Linie Zug = Walchwil = Goldau erteilten Konzession herleitet, der Gotthardbahngesellschaft nur gegen Uebernahme der Verpflichtung zum Baue des im genannten Staatsvertrage vorgesehenen, die Linie Zug = Goldau mit umfassenden, Eisenbahnnetzes vom Bundesrathe zur Verfügung gestellt worden; speziell die zugeschenen Subsidie sodann sei an die Sicherung des Baues dieser Linie als an eine besondere Bedingung geknüpft worden; wenn die Gotthardbahngesellschaft daher diese Subvention in Kenntniß der daran geknüpften Bedingung angenommen habe, so habe sie sich zum Baue verpflichtet. Und zwar sei diese Verpflichtung nicht resp. nicht nur gegenüber der Eidgenossenschaft, sondern auch gegenüber dem Kanton Zug übernommen worden, denn

der Bundesrath habe einerseits bei Fassung seines Beschlusses vom 3. November 1871 entweder als Stellvertreter der Eidgenossenschaft und der subventionirenden Kantone und Gesellschaften, oder doch zu Gunsten der letztern als Dritter stipulirt und andererseits, bei Entgegennahme des zugerschen Verpflichtungsscheines und der zugerschen Subvention, als Vertreter der Gotthardbahngesellschaft beziehungsweise als Vermittler zwischen dieser und dem Kanton gehandelt. 3. Dieser Auffassung des Rechtsverhältnisses kann indeß nicht beigetreten werden. Das Bundesgericht hat bereits in den Ent-

scheidungen in Sachen Bund gegen Luzern vom 18. Februar 1882 Erw. 1 (Amtliche Sammlung VIII S. 117 u. f.) und Bund gegen Tessin vom 27. September 1884 Erw. 1 (Amtliche Sammlung X S. 405 u. ff.) der Ansicht Ausdruck gegeben, daß der Bundesrath bei Entgegennahme der Verpflichtungsscheine der Kantone und Eisenbahngesellschaften für das Gotthardbahnunternehmen im Namen der Eidgenossenschaft und nicht im Namen der Gotthardbahngesellschaft gehandelt habe, so daß Kontrahent der betreffenden Verträge die Eidgenossenschaft und nicht die Gotthardbahngesellschaft sei. Hieran ist auch heute, mit Bezug auf den zugerschen Verpflichtungsschein vom 13. Mai 1870, festzuhalten. Nach dem Wortlaute des Verpflichtungsscheines verpflichtet sich der Kanton die Subventionssumme „dem Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft“ als einen Bestandtheil der von der Schweiz staatsvertraglich zugesicherten Gesamtsubvention zur Verfügung zu stellen; als Empfänger des Subventionsversprechens erscheint also nicht die Gotthardbahngesellschaft der Schweiz durch diesen Vertrag versprochene Subvention tatsächlich nicht aus Bundesmitteln bestritten sondern von den beteiligten Kantonen und Eisenbahngesellschaften aufgebracht werden und wurde der Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 erst dann (durch Auswechslung der Ratifikationsurkunden) zur Perfektion gebracht, als Seitens der beteiligten Kantone und Gesellschaften die nöthigen Mittel zur Bestreitung der schweizerischen Subvention bindend zugesagt waren. Da aber nach dem Staatsvertrag den Kontrahenten dieses Vertrages gegenüber die Eidgenossenschaft zu Leistung der schweizerischen Subvention verpflichtet war und dieselbe überdem die allgemeine Verpflichtung übernommen hatte, die vertraglichen Vorschriften betreffend den Bau der Gotthardbahn zur Vollziehung bringen zu lassen, so mußte der Bundesrath die Leistung der kantonalen Subsidiën an die Eidgenossenschaft und nicht direkt an eine zu gründende Aktiengesellschaft ausbedingen. Ein direktes Rechtsverhältniß zwischen der Gotthardbahngesellschaft und den subventionirenden Kantonen und Eisenbahngesellschaften, kraft dessen die Gotthardbahngesellschaft verfallene Subventionsraten unmittelbar von diesen hätte einfordern können und müssen (auch etwa auf solche hätte verzichten dürfen), sollte gewiß nicht begründet werden; forderungsberechtigt aus dem Verpflichtungsschein wurde nicht die Gotthardbahngesellschaft, sondern einzig die Eidgenossenschaft, daher wurden denn auch nach Gründung der Gotthardbahngesellschaft die Verpflichtungsscheine der Kantone nicht, wie dies bei den, in Wirklichkeit eine Obligation gegenüber der schaft sondern der Bundesrath d. h. die von diesem als ihrem Organe vertretene schweizerische Eidgenossenschaft; an den Bundesrath, nicht an die Gotthardbahngesellschaft ist die Subventionssumme einzubezahlen. Freilich wird diese Leistung dem Bundesrath versprochen „zu Handen der für den Bau und Betrieb der „Gotthardbahn zu bildenden Aktiengesellschaft.“ Allein dies beweist nicht, daß der Bundesrath als Stellvertreter der, übrigens damals noch gar nicht bestehenden, Gotthardbahngesellschaft gehandelt hätte, sondern es wird dadurch nur die Zweckbestimmung der Leistung festgestellt, d. h. festgestelt, daß der Bundesrath über die ihm versprochene Summe nicht nach freiem

Belieben verfügen dürfe, sondern dieselbe zu dem vorgeschriebenen Zwecke verwenden und demgemäß einer zu gründenden Aktiengesellschaft bestimmungsgemäß zuwenden solle. Dies folgt aus der ganzen Sachlage. Der Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 ist von der schweizerischen Eidgenossenschaft in eigenem Namen und nicht etwa Namens der sogenannten Gotthardvereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften abgeschlossen worden; durch denselben wurden Rechte und Pflichten der Eidgenossenschaft und nicht der Kantone und Eisenbahngesellschaften begründet. Allerdings sollte die von Aktiengesellschaft begründenden, Zeichnungsscheinen der Aktienzeichner seitens der Gesellschaftsgründer geschieht, der Gesellschaft zugewiesen, sondern blieben in Händen der Eidgenossenschaft, als des daraus berechtigten Subjektes. Wenn also aus dem Verpflichtungsscheine des Kantons Zug einzig die Eidgenossenschaft und gar nicht die Gotthardbahngesellschaft forderungsberechtigt wurde, so ist auf der andern Seite klar, daß auch allfällige aus der Entgegennahme dieser Verpflichtungsscheine für den Kanton Zug entstehende Rechte zunächst nur gegenüber der Eidgenossenschaft und nicht unmittelbar gegenüber der Gotthardbahngesellschaft begründet wurden. Eine Verpflichtung als Gegenleistung gegen die vom Kläger versprochene Subvention den Bau der Gotthardbahn zu bewirken,

hat übrigens die Eidgenossenschaft, wie der Wortlaut des Verpflichtungsscheines zeigt und wie nach der Lage des schweizerischen Staatsrechtes selbstverständlich war, nicht übernommen; vielmehr ist das durch die Entgegennahme des Verpflichtungsscheines begründete Rechtsverhältniß ein einseitiges, bei welchem eine Verpflichtung des Versprechensempfängers, der Eidgenossenschaft, nur insofern besteht, als die Eidgenossenschaft über die versprochene Subvention nur zu dem bestimmungsmäßigen Zwecke verfügen darf beziehungsweise die mit der Zuwendung verbundene Auflage zu wahren hat und hiefür dem Kanton Zug verantwortlich ist, so daß dieser bei Nichteinhaltung der von ihm gemachten Auflage der Eidgenossenschaft gegenüber klageberechtigt wird. 4. Ist somit ursprünglich auf Grund des zugerschen Verpflichtungsscheines ein Rechtsverhältniß ausschließlich zwischen dem Kanton Zug und der Eidgenossenschaft und nicht zwischen erstem und der Gotthardbahngesellschaft entstanden, so ist auch durch keine spätern Vorgänge ein Privatrechtsverhältniß zwischen den Parteien begründet worden, kraft dessen der Kläger unmittelbar von der Beklagten den Bau der Linie Zug=Goldau zu fordern berechtigt wäre. Es mag dahin gestellt bleiben, ob nicht zwischen den Parteien ein unmittelbares Rechtsverhältniß insoweit besteht, als gemäß den Statuten der beklagten Gesellschaft dem Kanton Zug Gotthardbahngesellschaft, noch zwischen der letztern und dem Bundesrath getroffen worden; und auch von einer stillschweigenden Einigung kann nicht die Rede sein. Daß der Bundesrath seinen Statutengenehmigungsbeschluß vom 3. November 1871 nicht lediglich in seiner Eigenschaft als Organ der Eidgenossenschaft sondern gleichzeitig als privatrechtlicher Stellvertreter der Kantone und Eisenbahngesellschaften der Gotthardvereinigung gefaßt habe, ist doch offenbar völlig undeukbar; ebensowenig liegt etwas dafür vor, daß derselbe mit der Gotthardbahngesellschaft einen die Baupflicht betreffenden Vertrag zu Gunsten der Subvenienten als selbständig berechtigter Dritter habe abschließen wollen. Im Gegentheile dürfte klar sein, daß der Bundesrath die Wahrung der Bauverpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft ausschließlich sich reservirtive der Eidgenossenschaft vorbehalten und keine, eine Durchkreuzung seiner sachbezüglichen Anordnungen ermöglichenden, Privatrechte der Subventionskantone schaffen wollte. Es wurde denn auch die Kautions der Gotthardbahngesellschaft der Eidgenossenschaft gewisse

gesellschaftliche Rechte (Stimmrecht in der Generalversammlung und eventueller Dividendenanspruch) zustehen; in dieser Richtung kann sich allerdings fragen, ob nicht durch die Statuten der Gotthardbahngesellschaft unmittelbar dieser gegenüber Rechte des Klägers respektive der Subventionskantone überhaupt seien geschaffen worden. In der hier streitigen Beziehung ist dies nicht der Fall. Es ist allerdings unzweifelhaft, daß die Gotthardbahngesellschaft der Eidgenossenschaft gegenüber die Verpflichtung übernommen hat, das Gotthardbahnnetz in der Gestaltung, welche das selbe nach dem Staatsverträge vom 15. Oktober 1869 hatte, zu bauen. Dagegen mangelt es an jedem Anhaltspunkte dafür, daß für die subventionirenden Kantone und Gesellschaften selbständige Privatrechte auf Erfüllung dieser Verpflichtung haben begründet werden wollen. Eine ausdrückliche Vereinbarung diesen Inhalts ist, wie bemerkt, weder direkt zwischen dem Kanton Zug und der bestellt und einzig Sache der letztern respektive des Bundesrathes war es gewiß, darüber zu entscheiden, ob dieselbe zurückzugeben oder zu Deckung unerfüllter Verbindlichkeiten der Gesellschaft in Anspruch zu nehmen sei u. s. w. Der Umstand, daß die kantonalen Subventionen an bestimmte Bedingungen geknüpft waren und bloß unter einer bestimmten Auflage (Zweckbestimmung) hingegen gegeben wurden, ändert hieran nichts, die gedachten Modalitäten berechtigten allerdings die Kantone, im Falle ihrer Nichterfüllung die Einbezahlung der Subventionen zu verweigern und sofern den selben durch die Eidgenossenschaft entgegengehandelt wurde, dieser gegenüber diejenigen Ansprüche geltend zu machen, welche daraus sich ergeben, daß die Subsidien nur bedingt und zu bestimmtem Zwecke sind versprochen und hingegen worden. Dagegen liegt ein Offert eines gegenseitigen, auf eine Baupflicht der Gotthardbahngesellschaft gegenüber den Subventionen gerichteten Vertrages welches von ersterer durch Entgegennahme der Subvention wäre angenommen worden, nicht vor. Denn nach dem Bemerkten enthalten die Verpflichtungsscheine weder eine Willenserklärung gegenüber der Gotthardbahngesellschaft, noch das Offert eines gegenseitigen, sondern vielmehr dasjenige eines einseitigen, allerdings bedingten

und eine Zweckbestimmung enthaltenden, Vertrages. Die im Juni 1879 zwischen dem Kanton Zug und der Gotthardbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge sodann begründen eine Verpflichtung der letztern zum Bau der Linie Zug=Goldau ebenfalls nicht; dieselben schaffen allerdings ein direktes Rechtsverhältniß zwischen den Parteien, allein ein Rechtsverhältniß ganz andern Inhalts, als das vom Kläger behauptete. Sie verpflichten die Gotthardbahngesellschaft nicht zum Baue, sondern zu bestimmten Geldleistungen, deren Fortentrichtung sie sich durch den Bau entziehen kann. Eine Anerkennung der Baupflicht der Gotthardbahn gegenüber dem Kanton Zug enthalten sie nicht; es wird ja dem Kanton Zug, um ihn in Fortentrichtung seiner Subvention an den Bundesrath, — welche zu verweigern er gewiß berechtigt gewesen wäre, — zu beugen, nicht etwa versprochen, die Linie Zug=Goldau sofort oder auf erste Aufforderung der Kantons Zug hin zu bauen, sondern es wird ihm lediglich eine Gegenleistung in Geld zugesichert. Es ist ja denn auch klar, daß die Gotthardbahngesellschaft ein Versprechen oder eine Anerkennung erstern Inhalts angesichts der Bestimmungen des Staatsvertrages vom 12. März 1878 abzugeben gar nicht in der Lage gewesen wäre. 5. Ist somit die Klage mangels eines unmittelbaren zwischen den Parteien in der streitigen Richtung bestehenden rechtlichen Band nachdem der Bundesrath in diesem Sinne entschieden hätte; nach einem derartigen Entscheide des Bundesrathes wäre aber eine Civilrechtliche Klage wohl kaum erforderlich, sondern würde der Bundesrath ohne weiteres selbst für die Vollziehung seiner Schlußnahme sorgen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Klage ist abgewiesen. des abzuweisen, so

mag übrigens bemerkt werden, daß, auch wenn ein solches Band bestände, die Klage dennoch abgewiesen werden müßte. Denn es kann doch einem Zweifel nicht unterliegen, daß der Kanton Zug, indem er im Juni 1879 die Verpflichtung, seine Subvention nach Maßgabe der Staatsverträge vom 15. Oktober 1869 und vom 12. März 1878 einzubezahlen (gegen eine sinanzielle Gegenleistung der Gotthardbahn) anerkannte, in die Modifikation des ursprünglichen Bauprogrammes der Gotthardbahn eingewilligt und damit insbesondere anerkannt hat, daß nach Eröffnung des Betriebes der durchgehenden Linie Immensee=Pino der Bundesrath darüber zu entscheiden habe, ob die Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft die Inangriffnahme der verschobenen Linien gestatte und in welcher Reihenfolge diese zu geschehen habe. Es könnte daher die Gotthardbahngesellschaft auf den Bau der Linie Zug=Goldau unter allen Umständen erst belangt werden,

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.