Grundlagen und Umfang der Unternehmung

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1890)**

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Wir beehren uns, der Generalversammlung der Gotthardbahn unseren neunzehnten, das Jahr 1890 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Im Berichtsjahre ist die schon seit längerer Zeit schwebende Frage betreffend den Bau der nördlichen Zufahrtslinien zur endgültigen Erledigung gelangt.

Am 19. Juni 1890 hat die schweizerische Bundesversammlung auf den Antrag des Bundesrathes beschlossen:

1. Für den Bau der auf Konzessionen der Kantone Zug vom 23. Juni 1869, Schwyz vom 30. Juni 1869 und Luzern vom 9. Juni 1869, genehmigt durch Bundesbeschlüsse vom 22. Oktober 1869, beruhenden Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küßnacht-Immensee (sogenannte nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn) werden die Fristen neu angesetzt wie folgt:

a) Bis zum 1. Januar 1891 sind allfällige Ergänzungen oder Aenderungen an den bereits im Jahre 1886 eingereichten Bauplänen und ein neuer Finanzausweis dem Bundesrathe vorzulegen.

b) Bis zum 1. April 1891 ist mit den Tunnel- und Erdarbeiten zu beginnen.

c) Bis zum 1. Januar 1894 sind beide Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Wir haben, wie aus unserem Berichte vom 13. Oktober an die Generalversammlung der Aktionäre hervorgeht, sofort die zur definitiven Feststellung der Baupläne und Kostenvoranschläge erforderlichen Anordnungen getroffen und für jede der beiden Linien eine eigene Bausektion mit dem erforderlichen Personal gebildet.

Bei der Revision der Projekte vom Jahre 1885 sind folgende neue Gesichtspunkte zur Anwendung gekommen:

1. Umgehung des Baugebietes der Stadt Luzern, in Folge welcher der früher projektirt gewesene Niveauübergang der Zürcherstraße und die Durchschneidung des Haldengebietes vermieden wird, indem die Bahn auf der ganzen Nordseite der Stadt bis zum Hôtel Europe unterirdisch geführt wird.

2. Einhaltung der Maximalsteigung von 10 ‰ und möglichste Vermeidung von Gegengefällen.

3. Einführung eines schweren Schienenprofiles.

4. Ausgedehntere Anlage des Bahnhofes Goldau als Gemeinschaftsbahnhof der nördlichen Zufahrtslinien und der im Bau begriffenen schweizerischen Südostbahn.

Die Baukosten betragen nach den revidirten Projekten:

Für Luzern-Immensee	Fr.	6,579,000. —
Für Zug-Goldau	„	6,126,700. —
Zusammen	Fr.	12,705,700. —
Hiezu die Bauzinsen à 4 %	„	762,342. —
Total	Fr.	13,468,042. —

oder rund Fr. 13,500,000. —

Der Mehrbedarf an Geldmitteln gegenüber dem Projekt von 1885 (Fr. 10,934,800 ohne die Bauzinsen) ist beinahe ausschließlich den angeführten Verbesserungen und größeren Leistungen zuzuschreiben.

Gemäß dem vom Bundesrathe am 21. Oktober 1887 genehmigten Finanzausweise für den Bau des zweiten Geleises ist der Betrag der noch vorhandenen Baugelder, soweit derselbe nicht durch Schutz- und Erneuerungsbauten, den Bau der Centralwerkstätte, die Beschaffung von Betriebsmaterial u. s. w. in Anspruch genommen werden muß, nebst der Erhöhung des Aktienkapitales um 6 Millionen Franken und dem noch nicht begebenen Rest des 4 % Anleihens von 100 Millionen Franken im Betrage von 5½ Millionen Franken für den Bau des zweiten Geleises zu verwenden, dessen Kosten mit Inbegriff der Bauzinsen s. Zt. auf Fr. 13,074,285 oder rund 13,000,000 Franken veranschlagt worden waren.

Laut Jahresrechnung pro 1889 betrugen Ende 1889 die verfügbaren Baugelder mit Einschluß der ersten

Einzahlung auf das erhöhte Aktienkapital	Fr.	5,272,468. 23
wovon jedoch an Liegenschaften, Material und Reservestücken abzurechnen sind . .	„	1,799,761. 03
so daß bleiben	Fr.	3,472,707. 20
Dazu die zweite Einzahlung auf Aktienkapital	„	3,000,000. —
und der noch nicht begebene Rest des 4 % Anleihens von 100 Millionen Franken .	„	5,500,000. —
Total zur Verfügung	Fr.	11,972,707. 20
Ende 1889 waren für das zweite Geleise ausgegeben	Fr.	2,132,462. 24
und somit nach dem Voranschlage von Fr. 13,074,285 noch auszugeben . . .	„	10,941,822. 76

Die vorhandenen Mittel übersteigen somit den Bedarf für das zweite Geleise um zirka 1 Million Franken, welche indessen für allgemeine Bedürfnisse des Baues — Erweiterungs- und Schutzbauten, Vermehrung des Betriebsmateriales — zu reserviren sind. Es muß somit der ganze Geldbedarf für die nördlichen Zufahrtslinien neu beschafft werden, und es empfiehlt sich, um für Unvorhergesehenes gedeckt zu sein, die zu beschaffende Summe auf 14,000,000 Franken zu fixiren.

Von der Ansicht ausgehend, daß es am zweckmäßigsten sei, diese Summe zum größeren Theil durch Erhöhung des Aktienkapitales aufzubringen, haben wir Ihnen, nachdem sich der Bundesrath mit unserer Ansicht grundsätzlich einverstanden erklärt hatte, in unserem Berichte vom 13. Oktober, um das ursprüngliche Verhältniß des Aktien- zum Obligationenkapital von ⅓ : ⅔ annähernd wieder herzustellen, beantragt, den Geldbedarf für die nördlichen Zufahrtslinien mit 10 Millionen Franken durch Herausgabe neuer Aktien und mit 4 Millionen Franken durch Vermehrung des Obligationenkapitales zu beschaffen, die neuen Aktien den Inhabern der alten Aktien zum Kurse von 110 % anzubieten und die durch das Agio erzielte Mehreinnahme nach Abzug der Spesen zur Ergänzung des Reservefonds auf den statutenmäßigen Maximalbetrag von 2 Millionen Franken und zur Deckung des Defizites der Unterstützungs- und Pensionskasse, von welchem weiter unten die Rede sein wird, zu verwenden.

Sie haben sodann in Ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 22. November 1890 folgenden Beschluß gefaßt:

1. Das Aktienkapital der Gotthardbahngesellschaft wird durch Herausgabe von 20,000 neuen Aktien à Fr. 500. — von Fr. 40,000,000 auf Fr. 50,000,000 erhöht. Der Artikel 4 der Statuten wird demnach abgeändert wie folgt:

„Das Gesellschaftskapital beträgt 50 Millionen Franken, eingetheilt in 100,000 Aktien von je 500 Franken."

Die neuen Aktien werden den Inhabern der alten Aktien nach Vorschrift von Art. 6 der Statuten zum Bezuge, und zwar à 110 % = Fr. 550 per Aktie, angeboten.

Die erste Einzahlung von 50 % oder Fr. 250 per Aktie nebst der Prämie von 10 % oder Fr. 50, zusammen von Fr. 300, wird auf Anfang April 1891 festgesetzt. Eine weitere Einzahlung von 30 % oder Fr. 150 hat am 1. Januar 1893, die letzte Einzahlung mit 20 % oder Fr. 100 am 1. Januar 1894 stattzufinden. Die Verwaltung ist jedoch ermächtigt, bei Emission der Aktien zu bestimmen, daß die Einzahlung der restlichen 50 % oder Fr. 250 erst am 1. Januar 1894 zu leisten sei.

Bis zur Vollzahlung wird den Inhabern der neuen Aktien jährlich ein fester Zins von 4 % auf dem eingezahlten Betrage von 50 eventuell 80 % vergütet.

Nach erfolgter Vollzahlung stehen die neuen Aktien in allen Theilen in gleichen Rechten mit den alten Aktien.

Der Mehrerlös über den Nominalbetrag der emittirten Aktien wird zur Ergänzung des Reservefondes bis zum statutenmäßigen Maximalbestande (Art. 17 der Statuten) und zur Deckung des Defizites der Unterstützungs- und Pensionskasse verwendet; ein allfälliger Ueberschuß des Agios über diese Verwendungen wird zur Verfügung der kompetenten Gesellschaftsorgane gestellt.

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, ein mit höchstens 4 % per annum verzinsliches Anleihen von Fr. 4,000,000 herauszugeben.

Diese Obligationen sollen spätestens in der gleichen Zeit wie die 4 %igen Obligationen des Anleihens von 100 Millionen Franken auf dem Wege der Annuitätenzahlungen in Kapital und Zinsen getilgt werden. Die Gesellschaft soll jedoch berechtigt sein, vom Jahre 1894 an die Amortisation zu verstärken oder auch das ganze Anleihen nach vorheriger mindestens 6monatlicher Kündigung zurückzuzahlen.

Für die neuen Obligationen ist ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küßnacht-Immensee (sogenannte nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn) zu errichten, mit dem Vorbehalte, eventuell noch weitere 6 Millionen mit gleichem Rang und Pfandrecht auf die genannten Linien zu emittiren.

Gestützt auf diesen Beschluß haben wir dem schweiz. Bundesrath den neuen Finanzausweis am 23. Dezember 1890 vorgelegt.

Was nun die Ausführung des Bundesbeschlusses vom 19. Juni 1890 in Betreff der Vorlage der Ergänzungen oder Aenderungen an den bereits im Jahre 1886 eingereichten Bauplänen anbelangt, so ist zu berichten, daß der vom Bundesrathe festgesetzte Termin für diese Vorlagen nicht vollständig eingehalten werden konnte. Einerseits kostete es viel Zeit, bis ein an Zahl und Fähigkeiten genügendes Personal zur Verfügung stand, anderseits erforderten die Eingangs erwähnten Modifikationen wesentlicher Natur für die Linie Luzern-Immensee die Aufstellung eines durchwegs neuen Projektes. Ebenso war ein ganz neues Projekt für die Bahnhof-Anlage Arth-Goldau der Linie Zug-Goldau erforderlich, da diese Station in der Folge Knotenpunkt von nach fünf Richtungen sich verzweigenden Eisenbahnlinien wird.

Ueber die Einmündung unserer Linie in Zug legten wir der Nordostbahn unter dem 28. Oktober 1890 unser Projekt vor; eine Gegenäußerung ist uns indessen noch nicht zu Theil geworden.

Dem Bundesrathe konnten sodann bis zum Schlusse des Berichtsjahres die Pläne der Linie Luzern-Immensee vollständig und von der Linie Zug-Goldau das in der Gemeinde Walchwyl gelegene Theilstück eingereicht werden. Seither ist auch der Plan in der Gemeinde Arth aufgelegt worden.

Mit Bezug auf diesen Stand der Vorlagen haben wir dem schweiz. Eisenbahndepartement zu Handen des schweiz. Bundesrathes unterm 26. Dezember ein motivirtes Gesuch um Verlängerung der angesetzten Fristen für die Einreichung der Bauprojekte und Beginn und Vollendung der Arbeiten um sechs Monate unterbreitet.

Diesem Gesuche hat der Bundesrath kraft der von der Bundesversammlung unterm 10. Dezember 1890 erhaltenen Ermächtigung am 13. März 1891 entsprochen und die angesetzten Fristen um 6 Monate, d. h. wie folgt verlängert:

a) Bis zum 1. Juli 1891 sind allfällige Ergänzungen und Aenderungen an den bereits im Jahre 1886 eingereichten Bauplänen und ein neuer Finanzausweis dem Bundesrathe vorzulegen;

b) bis zum 1. Oktober 1891 ist mit den Tunnel- und Erdarbeiten zu beginnen;

c) bis zum 1. Januar 1894 ist die Linie Zug-Walchwyl-Goldau und bis zum 1. Juli 1894 sind die Linien Luzern-Küßnacht-Immensee zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Nachdem sodann Anstände, welche sich zwischen dem schweizerischen Bundesrathe und der deutschen Regierung in Bezug auf die Erhöhung des Aktienkapitales der Gotthardbahn erhoben hatten, erledigt waren, hat der Bundesrath durch Schlußnahme vom 31. März 1891

1. die von der Generalversammlung am 22. November 1890 beschlossene Statutenänderung genehmigt und

2. in Bezug auf die übrigen Beschlüsse der Generalversammlung folgende Verfügungen getroffen:

a) Was den Mehrerlös über den Nominalbetrag der emittirten Aktien anbelangt, so ist der Bundesrath damit einverstanden, daß der betreffende Theil zur Ergänzung des Reservefonds bis zum statutenmäßigen Maximalbetrage verwendet werde.

b) In Bezug auf die Ergänzung des Defizites der Unterstützungs- und Pensionskasse wird der Bundesrath erst Beschluß fassen, wenn der Betrag des Defizites und die Art der Deckung desselben festgesetzt sein wird.

c) In Bezug auf die weitere Verwendung des Agiogewinnes behält sich der Bundesrath seine gesetzlichen Aufsichtsrechte vor.

Diese Schlußnahme hat zwar einen wesentlichen Punkt des Beschlusses der Generalversammlung (Deckung des Defizites der Hülfskasse) noch unerledigt gelassen; wir hatten indessen begründete Ursache, vorauszusetzen, daß der vom Bundesrathe hierüber noch zu fassende Beschluß den Intentionen der Aktionäre Rechnung tragen werde, und nahmen daher keinen Anstand, die Schlußnahme der Generalversammlung zu vollziehen und die Einladung zur Aktienzeichnung auf den nächsten noch möglichen Termin (15. bis 20. April 1891) in unseren Publikationsorganen erscheinen zu lassen.

Da die Verhandlungen in Italien über die Konzessionirung der Linie Mailand-Landesgrenze bei Novazzano sich immer noch im Rückstande befinden, so haben wir auch im Berichtsjahre keine Veranlassung gehabt, die Behandlung unseres Konzessionsgesuches für den Bau der Verbindungslinie Mendrisio-Landesgrenze gegen Saronno beim schweiz. Eisenbahndepartement in Anregung zu bringen.