Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 8 (1879)

Rubrik: Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 19.11.2025

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

# Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Wir beehren uns anmit, ber Generalversammlung der Gotthardbahn unsern achten, das Jahr 1879 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

### I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.

Die Hauptgrundlage der Gotthardschmunternehnung bildet fortwährend der Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthardscijenbahn, welcher unter dem 15. Oftober 1869 zwischen der Schweizerischen Sidgenoffenschaft und dem Königreich Italien abgeschlossen worden und dem das Deutsche Reich durch Bertrag vom 28. Oftober 1871 beigetreten ist. Dieser Staatsvertrag ist nun aber durch den auf Grundlage des Schlußprotofolles der Luzernerkonserenz vom Juni 1877 abgeschlossenen Zusatzvertrag vom 12. März 1878, welcher mittlerweile vom Königreich Italien am 15. Mai, vom Deutschen Reiche am 12. Juni und von der Schweiz am 16. Juni 1879 ratifizirt worden ist, in einigen Puntten abgeändert worden.

Nach diesem Zusatyertrage bleibt das Netz der Gotthardbahn, wie es in dem internationalen Vertrage vom 15. Ottober 1869 festgesetzt worden ist, unverändert. Da es sich indessen als unmöglich herausstellte, sosort die zur Aussührung des ganzen Netzes ersorderlichen Geldmittel aufzubringen, so wurde die Verpflichtung der Gotthardbahngesellschaft, die noch auszusührenden Linien gleichzeitig mit dem großen Gotthardtunnel zu vollenden und in Betrieb zu setzen, auf die Strecken Immensee-Göschenen, Airolo-Viasca und Cadenazzo-Pino beschränkt und der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Gindiasco-Lugano dis zu dem Zeitpunkte, wo die durchsgehende Linie Immensee-Pino dem Betried übergeben sein wird, verschoben. Zugleich wurde aber bestimmt, daß, wenn die Gotthardbahngeselsschaft in der Zwischenzeit in der Lage sein würde, die eine oder andere dieser drei Linien zu bauen, sie dem Bundesrathe einen Finanzausweis zu leisten hätte, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hülfsmittel nicht berühren dürse, und daß sie nach Erösstnung der Linie Immensee-Pino den Bau der verschobenen Linien an Hand zu nehmen und auszusühren habe, sobald ihre sinanziellen Mittel es gesgestatten, wobei der Schweizer. Bundesrath darüber entschied merde, ob dieser Fall vorliege und in welcher Reihensolge die fraglichen Linien in Angriff zu nehmen seien. Die Schweiz hat sich verbindlich gemacht, dasür

zu forgen, daß die Linie Jammensee-Pino auf den Zeitpunkt ihrer Inbetriebsetzung von der Station Jammensee aus mit der Aargauischen Sübbahn und der Schweizer. Nordostbahn verbunden werde, und Italien hinwieder die Berpstichtung übernommen, zu bewirken, daß auf denselben Zeitpunkt der Anschluß des dortseitigen Netzes an die Linie Jammensee-Pino erfolge. Sodann wurde zum Zwecke der Herabius der Baukosten gestattet, daß der kleinste Nadius der Kurven, welcher in der Negel nicht unter 300 Meter gehen soll, ausnahmsweise auf kurzen Strecken 280 Meter betragen und daß das Steigungsmaximum von 25 % zwischen Erstseld und Gurtnellen, sowie zwischen St. Pellegrino und Fiesso auf 26 % und zwischen Bodio und St. Pellegrino, sowie zwischen Giudiasco und Bironico auf 27 % erhöht werden dürse, falls durch die Anwendung dieser Winimalradien und Maximalgefälle erhebliche Ersparnisse erzielt werden können. Zu dem gleichen Zwecke wurde das Zugesständniß gemacht, daß die Zusahrtslinien von Erstseld die Göschenen und von Airolo dis Bodio, welche im Falle des Bedürsnisses ein zweites Geleise zu erhalten bestimmt sind, einstweilen einspurig gedaut werden können, immerhin mit Ausnahme berzenigen Objekte, deren Verdreiterung auf die Ooppelspur nach Erössnung des Vetriebes nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrfosten nach sich ziehen würde.

Der für die Erstellung des reduzirten Netzes der Gotthardbahn erforderliche Subventionsbetrag ward von 85 auf 113 Millionen Franken erhöht. Bon dem Mehrbetrage von 28 Millionen Franken übernahmen das Deutsche Reich 10, das Königreich Italien 10 und die Schweizer. Eidgenossenschaft 8 Millionen Franken.

Hinwieder soll eine Reduktion der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen, von der Gesellschaft schon dann vorgenommen werden, wenn die Zinsen des Aktienkapitales 80/0 übersteigen.

Im Weitern sollen dem Schweizer. Bundesrathe, so oft er es für nothwendig erachtet, jedoch mindestens alle brei Monate, Ausweise über die Verwendung ber Geldmittel in Vergleichung mit den Voranschlägen vorgelegt werden.

Durch einen Nachtragsvertrag, welcher am 12. Februar 1878 in Berlin abgeschlossen wurde, verpstichteten sich die sämmtlichen Mitglieder des ehemaligen Gotthardkonsortiums, ungeachtet der laut dem Bauprogramme der internationalen Luzernerkonferenz von 1877 eingetretenen Aenderungen die noch nicht emittirte vierte Serie des disherigen Obligationenkapitales von 20 Millionen Franken zu den ursprünglichen Bedingungen, d. i. zum Kurse von 97%, abzüglich 2% Provision, abzunehmen und zwar in Naten von 15%, von welchen die erste sechs Wochen nach der Genehmigung des Finanzausweises der Gotthardbahngesellschaft durch den Schweiz. Bundeszrath fällig wird und die übrigen von drei zu drei Monaten zu entrichten sind. Hinwieder hatte die Gotthardsbahngesellschaft sich zu verpstlichten:

- 1. Erklärungen der drei vertragsschließenden Subventionsstaaten beizubringen, daß sie den im Schlußprostofolle der internationalen Konferenz von 1877 vorgesehenen Mehrbedarf von 40 Millionen Franken für die Ausstührung des reduzirten Netzes als ausreichend erachten;
- 2. unmittelbar nach erfolgter Refonstruftion des Unternehmens von dem noch ausstehenden Aftienkapitale den Saldo der 4. Rate von 20 % einzufordern und diejenigen Aftien, auf welche allfällig die geforderte Einzahlung nicht geleistet würde, nach Waßgabe der statutarischen Vorschriften zu annulliren, wogegen für die Einzahlung des nach dieser Ratazahlung noch ausstehenden Restbetrages des Aftienkapitales, sofern keine außerordentlichen Umstände eine frühere Einzahlung erheischen, eine successive Einzahlung durch Kompensation mit den während der Bauzeit jeweilen verfallenen Zinsen gestattet wurde;
- 3. für die früher emittirten Obligationen I. II. und III. Serie von Fr. 48,000,000, für die Obligationen IV. Serie von Fr. 20,000,000 und für einen Betrag von Fr. 6,000,000 von dem laut dem Schlußsprotofolle der internationalen Luzernerkonferenz durch die Gesellschaft ferner zu beschaffenden Kapitale von Fr. 12,000,000 ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Bahn ImmenseesPino, die Abzweigung von Cadenazzo nach Locarno und die Bahnstrecke LuganosChiasso zu errichten.

Unterm 4. März 1879 wurde sodann mit der Discontogesellschaft, der Bank für Handel und Industrie und Hrn. S. Bleichröber in Berlin ein Vertrag abgeschlossen, wonach die genannten Firmen der Gotthardbahn-

gesellschaft die Einzahlung der IV. Nate des Aktienkapitales gegen eine Pauschalsumme von Fr. 250,000 garantirten und sich im Weitern verpflichteten, die laut dem Vertrage vom 12. Februar 1878 noch in erster Hypothek zu emittizenden 6 Millionen Franken 5 % Obligationen zum Minimalkurse von 60 % zu übernehmen, in der Meinung, daß die Gotthardbahngesellschaft an dem Nettomehrerlös über 63 % hinaus, welchen das Uebernahmskonsortium beim Verkause dieser Obligationen erzielen werde, mit drei Viertheilen und das Uebernahmskonsortium mit einem Viertheile partizipiren solle und die Obligationen bis zum 31. Dezember 1879 ohne Zustimmung der Gotthardsgesellschaft nicht unter 72½ % verkaust werden dürsen. Den Mitgliedern des frühern Gotthardkonsortiums ward im Verhältniß ihrer Antheile der Beitritt zu diesem Vertrage vorbehalten. In Folge dessen haben sich bei Uebersnahme des Anleihens von 6 Millionen Franken betheiligt:

, ,			
Die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin	mit Fr.	1,080,000	
Die Bank für Handel und Industrie in Berlin	,, ,,	760,500	
Herr S. Bleichröber in Berlin	,, ,,	299,000	
Die f. Generaldireftion der Sechandlungssocietät in Berlin .	" "	200,000	
Die HH. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.	,, ,,	340,000	
Der A. Schaafshausen'iche Bankverein in Coln	<i>!!</i>	240,000	
Die HH. Sal. Oppenheim junior & Comp. in Coln	" "	399,000	
Die Baster Handelsbank in Basel	" "	88,000	
Hr. Bischoff zu St. Alban in Basel		18,000	
Die Bank in Luzern	" "	59,000	
Die Berner Handelsbank in Bern	,, ,,	29,500	
Die Schweiz. Kreditanstalt in Zürich	<i>"</i> "	1,281,000	
Die Narg. Bank in Narau	" "	59,000	
Die HH. Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a./M	" "	147,000	
Die Banca Nazionale in Rom	" "	853,000	
Die HH. Geißer & Comp. in Turin	<i>"</i> " "	138,000	
Herr E. F. Brot in Mailand	" "	9,000	
· 	amma Fr.	6,000,000	

Für die zweite Hälfte der nach dem Programme der Luzernerkonferenz von 1877 für das reduzirte Netz der Gotthardbahn noch zu beschaffenden 12 Millionen Franken wurde zu Gunften eines Obligationenkapitales von 6 Millionen Franken ein Pfandrecht zweiten Ranges auf die Linie Jumensee-Pino mit der Abzweigung von Cadenazzo nach Locarno und der Strecke Lugano-Chiasso fonstituirt. Die Abnahme dieser Obligationen wurde durch Verträge mit den Unternehmern des Unterdaues und den Lieferanten von Schienen, Schwellen und eisernen Brücken gesichert, indem dieselben sich zu verpflichten hatten, annähernd 10% ihrer Verdienstsummen in Obligationen II. Ranges zum Kurse von 75% anzumehmen, wobei sich die Verwaltung der Gotthardbahn das Recht vorbehielt, diese Obligationen innert einer bestimmten Zeitfrist zum gleichen Kurse zurückzufausen.

Nachbem durch diese Vereinbarungen die Mittel zur Aussührung des reduzirten Netzes der Gotthardbahn gesichert waren, haben wir gemäß dem Beschlusse der Generalversammlung vom 3. Mai 1879 die Verbindlichkeit der Stipulationen des erwähnten Zusatzvertrages für unsere Gesellschaft anerkannt und uns dem Bunde gegenüber verpflichtet, den Bau und Vetrieb der Gotthardbahn nach den Bestimmungen auszuführen, welche in dem oben erwähnten Zusatzvertrage vom 12. März 1878 aufgestellt worden sind.

Der von unserer Gesellschaft bem Schweiz. Bundesrathe geleistete Finanzausweis ward von letterem nach einläglicher Prüfung durch Delegirte der drei subventionirenden Staaten unterm 12. Juni 1879 genehmigt.

1

Nach Beseitigung ber einerseits von der Regierung des Kantons Tessin und anderseits von der Unternehmung L. Favre gegen die Verpfändung des Bahnnetzes erhobenen Einsprachen ersolgte die Bewilligung zur Erstellung eines Pfandrechtes I. Ranges durch die Veschlüsse des Bundesrathes vom 13. Mai und 19. Juni 1879 und eines Pfandrechtes II. Ranges durch die Veschlüsse dieser hohen Vehörde vom 25. Juli und 4. September 1879.

Von Seite des Schweiz. Bundesrathes, der Regierung des Königreichs Italien und der Regierung des Deutschen Reiches wurde die vom Konjortium für Beschaffung des Baukapitales gewünschte Erklärung abgegeben, daß sie den im Schlußprotokolle der internationalen Konserenz von 1877 vorgesehenen Mehrbedarf von 40 Mill. Franken für die Ausführung des reduzirten Netzes als ausreichend erachten. Das Konsortium hat diese Ausweise als vollständig anerkannt und es sind damit die Berträge vom 12. Februar 1878 und 4. März 1879 in Rechtskraft erwachsen.

Früher, als es seiner Zeit für möglich erachtet worden ist, konnte sodann auch die Ausführung des nach dem Zusatvertrage vom 12. März 1878 für einstweilen verschobenen Baues der Linie Giubiasco-Lugano (Cenerelinie) gesichert werden. Durch Vertrag vom 16. Juni 1879 haben sich die Schweiz und Italien verseinigt, um mittelst einer besondern Subsidie die Verbindung zwischen der Linie Vellinzona-Lino und dersenigen von Lugano nach Chiasso über den Monte-Cenere in der für die Vollendung der Linie Jmmensee-Lino vorgesehenen Früft zu sichern.

Diese Subjibie wurde auf 6 Millionen Franken festgesetzt, welche zur Hälfte von der Schweiz und zur andern Hälfte von Italien zu bezahlen ist.

Die Linie soll von einem Puntte an der Bahnstrecke Bellinzona-Giudiasco ausgehen, um von da in den Bahnhof Lugano einzumünden, mit einer Steigung, welche auf dem Nordabhange des Monte-Cenere 26 %/00 und auf dem Südabhange 21 %/00 nicht übersteigen darf. Der Minimalradius der Krümmungen darf nicht weniger als 280 Meter betragen und nur dann nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung fommen, wenn dadurch erhebliche Ersparnisse erzielt werden können. Im Uebrigen kommen für den Bau der Monte-Cenere-Linie alle auf den Bau der Gotthardbahn bezüglichen Vorschriften der Staatsverträge vom 15. Oktober 1869 und vom 12. März 1878 zur Anwendung.

Hinvieder wurde hinsichtlich der auf dieser Linie anzuwendenden Taren für den direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien, sowie für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt verlangt, daß die Gesellschaft a) von der Eröffnung der Linie an auf die Zuschlagstaren für Waaren in gewöhnlicher Fracht, welche durch Art. 8 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 gestattet sind, verzichte und d) die durch denselben Vertrag gewährte Zuschlagstare für Reisende abschaffe, sobald der gesammte Vrutto-Ertrag der Monte-Cenere-Linie während zwei auseinander solgender Jahre Fr. 20,000 per Jahr und Kilometer überschritten haben wird. Diese Abschaffung kann indessen allmählig geschehen, wenn dieß als nothwendig erscheint, um den Ertrag auf den Kilometer und das Jahr niemals unter Fr. 20,000 sinken zu lassen.

Endlich wurde noch verlangt, daß die Gotthardbahngesellschaft dem Bundesrathe einen sinanziellen Ausweiß zu leisten habe, aus welchem hervorgeht, daß sie mit Inbegriff der Subsidien von 6 Millionen Franken über genügende Hüssquellen verfüge, um gemäß den vom Bundesrathe genehmigten Plänen und Voranschlägen die Monte-Cenere-Linie zu bauen.

Um biesen Ausweis leisten zu können, haben wir, burch Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. Juni 1879 zur Erhebung eines hiezu erforderlichen 5% oigen Anleihens bis auf die Summe von 6 Millionen Franken ermächtigt, den unter dem 6. Juni 1879 vereinbarten Vertrag betreffend die Veschaffung des Bankapitales für die Monte-Cenerelinie mit einem Syndikate, bestehend aus der Vank der Jtalienischen Schweiz in Lugano, den HH. Figli Weill-Schott & Comp. in Mailand und der Basler Handelsbank, desinitiv abgeschlossen.

Durch biesen Vertrag verpflichtet sich das Syndifat zur festen Uebernahme von 5 Millionen Franken  $5\,^{0}/_{0}$  Obligationen erster Hypothet auf die Monte-Cencresinie (Giubiasco-Lugano) zum Kurse von 90  $^{0}/_{0}$ , abzüglich  $2\,^{0}/_{0}$  Kommission. Die Abnahme durch das Syndifat ersolgt in Raten von 1 Million am 30. September 1879, von 2 Millionen am 30. September 1880 und von 2 Millionen am 30. September 1881, falls das Syndifat es nicht vorzieht, die Lieferung aller Obligationen auf 30. September 1879 zu verlangen. Die Rückzahlung geschieht nach Absauf von 15 Jahren in jährlichen Raten von Fr. 500,000; die Gesellschaft ist aber berechtigt, mit Absauf von 15 Jahren die Rückzahlung auch auf einmal nach ersolgter sechsmonatlicher Kündigung zu bewerkstelligen.

Sollte die Gesellschaft vor Ablauf der Abnahmetermine eines Vorschussses für die Banarbeiten bedürfen, so hat ihr das Syndifat denselben gegen Deponirung einer entsprechenden Anzahl von Obligationen, zum Uebernahmssturse gerechnet, gegen einen Zinssuß zu leisten, welcher den jeweiligen Discontosat der Italienischen Nationalbank um 1% übersteigt.

Hur diese 5 Millionen Franken wird ein Pfandrecht ersten Nanges auf die Linie Giubiasco-Lugano bestellt, wobei die Gesellschaft berechtigt ist, in dieses Pfandrecht ersten Ranges außer den benannten 5 Millionen Franken noch einen weitern Betrag von höchstens einer Million Franken einzubeziehen, die indessen nicht vor dem 31. Dezember 1881 emittirt werden darf, und für welche dem Syndikate das Optionsrecht vorbehalten bleibt.

Das Syndikat hat für die Uebernahme der Obligationen eine Kaution zu bestellen, welche jeweilen 10 % der noch nicht abgenommenen Obligationen erreichen soll.

Die Mitglieder des Syndifats find bei dem Anleihen folgendermaßen betheiligt:

Die Bank der Italienischen Schweiz mit	•	•					Fr.	1,700,000
Die HH. Figli Weill=Schott & Comp.							"	1,900,000
Die Basler Handelsbant			•	•	•	•	"	1,400,000
							Fr.	5,000,000

Als in dieser Weise die Beschaffung des Bautapitales für die Cenerelinie gesichert war, haben wir gemäß dem sachbezüglichen Beschlusse der Generalversammlung vom 28. Juni 1879 dem Schweiz. Bundesrathe die Erklärung abgegeben, daß wir den Bau der Montes Cenerelinie nach den Bestimmungen, welche in dem Vertrage zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Juni 1879 aufgestellt worden sind unter Anerkennung der Berbindlichkeit dieses Vertrages für unsere Gesellschaft in seinem ganzen Umfange und somit auch hinsichtlich der Taxen ausführen werden.

Die Bestellung eines Pfandrechtes ersten Ranges wurde durch die Beschlüsse des Schweiz. Bundesz rathes vom 25. Juli und 23. September 1879 bewilligt und es erfolgte die Genehmigung unseres Finanzausz weises für die Eenerelinie durch den Beschluß dieser hohen Behörde vom 3. Oktober 1879.

## II. Umfang der Unternehmung.

Da die Gotthardbahngesellschaft durch das in Rechtstraft erwachsene Berner-Konferenz-Protofoll vom 6. Oftober 1877 die Verpflichtung übernommen hat, für so lange, als die direkte Linie zwischen Luzern und Immensee über Küßnacht nicht hergestellt ist, alle fahrplanmäßigen Züge, mit welchen Personen befördert werden, nach dem Gotthard ab Luzern und umgekehrt direkt und ununterbrochen verkehren zu lassen, ohne für die Strecke Immensee-Rothkreuz-Luzern höhere Taren zu beziehen, als sie auf der direkten Linie erhoben würden, und hinwieder