Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 12 (1883)

Rubrik: Grundlagen der Unternehmung

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: 02.10.2025

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

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Wir beehren uns anmit, der Generalversammlung der Gotthardbahn unsern zwölften, das Jahr 1883 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen der Unternehmung.

Mit Postulat vom 9. Juli 1883 ist der Bundesrath von der Bundesversammlung eingeladen worden, zu prüfen, „ob die gegenwärtige Finanzlage der Gotthardbahn es gestatte, daß sie nach Maßgabe von Art. 3 des „Vertrages vom 12. März 1878 zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz zur Ausführung der damals „aufgeschobenen Zweiglinien angehalten werden könne." Indem uns das Schweiz. Eisenbahndepartement am 10/12. Juli von diesem Postulate sowie von den dem Bundesrathe zugekommenen Eingaben der Regierungen von Bern, Luzern und Solothurn, in welchen der sofortige Bau der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee, und derjenigen der Regierungen von Zürich, Zug und Glarus, sowie des Initiativkomite's Thalweil-Zug-Goldau, womit in erster Linie die Anhandnahme des Baues der Linie Zug-Walchwyl-Goldau und eventuell die Ausführung beider Zweiglinien verlangt wird, Kenntniß gab, verband es damit die Einladung, uns darüber auszusprechen: a) welches die finanziellen Mittel seien, die nach unserer Ansicht der Gotthardbahngesellschaft für den Bau der beiden in Betracht kommenden Linien zu Gebote stehen; b) welches der dermalen vorauszusehende Betrag der Baukosten sein werde; c) wie die Interessen unserer Gesellschaft sich zu dem einen und dem andern der Begehren stellen und zu welchen Anträgen wir uns veranlaßt sehen.

Wir haben diese Fragen, gestützt auf umfassende Untersuchungen und Berechnungen, in einem einläßlichen Berichte vom 24. November beantwortet, aus welchem wir hier mit Uebergehung aller Details nur die wesentlichsten Punkte hervorheben können.

1. Vorhandene Mittel. Wir haben zunächst die Beträge zusammengestellt, welche nach den genehmigten Rechnungen am Ende des Jahres 1882 von den Baukapitalien der Stammlinie und der Cenerelinie noch vorhanden gewesen sind und die mit Inbegriff von einem Drittheil der Zinsen der Baukapitalien für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 bis 30. September 1883 20,970,857 Fr. betrugen. Von dieser Totalsumme kamen 8,124,245 Fr., welche davon bis 30. September 1883 für den Bau verwendet worden waren, und 2,800,000 Fr., welche nach Berechnung der Bauleitung noch weiter für den Bau verwendet werden müssen, in Abzug. Daraus ergab sich, daß die schließlich restirenden Baukapitalien auf rund 10,000,000 Fr. geschätzt werden können. Da

indessen ein Theil dieser Summe nicht als verfügbares Guthaben betrachtet werden kann, weil derselbe im Gesammtbetrage von 3,200,000 Fr. aus Materialvorräthen, Reservestücken, Liegenschaften und Zinsforderung an die Unternehmung L. Favre für Installationsvorschüsse besteht, so mußte auch dieser Betrag abgezogen werden, so daß der wirklich verfügbare Baufond auf **6,800,000 Fr.** anzugeben war.

2. Baukosten der Zweiglinien. Aus den angestellten Berechnungen ergab sich, daß die Linie Luzern-Küßnacht-Immensee nach dem auf eingehende Studien basirten Detailprojekte vom Jahre 1879 mit einer Uebergangsstation in der Sentimatte bei Luzern im Ganzen 5,342,000 Fr. und nach einem in neuerer Zeit studirten Projekte mit einem längern Tunnel unter dem Höhenrücken von Meggen, durch welches eine Abkürzung der Linie um ca. 2 Kilometer und die kürzeste Verbindung für den Verkehr von Deutschland, Belgien, Holland, England und einem Theile Frankreichs nach Italien, resp. dem Süden überhaupt erzielt würde, 8,342,835 Fr. kosten wird, während die Baukosten der Linie Zug-Walchwyl-Goldau, der für die Strecke Zug-Walchwyl ein detaillirtes, für die Strecke Walchwyl-Goldau dagegen ein bloß generelles Projekt von 1880 zu Grunde liegt, mit Inbegriff von 700,000 Fr. für die Verbindung der südwärts Zug projektirten Gotthardbahnstation Zug mit dem dort bestehenden Bahnhofe der Nordostbahn 4,556,200 Fr. betragen werden. Dazu kommen noch die Kosten der Erweiterung der Trennungsstation Goldau, welche auf 1,034,550 Fr. berechnet wurde, wenn beide Zweiglinien nebst der Aargauischen Südbahn in dieselbe einmünden, und auf 560,120 Fr., wenn die Linie nach Zug vorläufig noch nicht zur Ausführung kommt.

3. Interessen der Gesellschaft bezüglich des einen und andern Begehrens. Die hierüber vorgenommenen Untersuchungen haben zu folgenden Ergebnissen geführt. Der Betrieb auf der theils der Aarg. Südbahn, theils der Nordostbahn gehörenden und von der Gotthardbahn gepachteten, resp. mitbenutzten Linien Immensee-Rothkreuz und Rothkreuz-Luzern bringt nach den Ergebnissen des zweiten Halbjahres 1882 der Gotthardbahn einen jährlichen Ausfall von rund 61,000 Fr., indem die Lasten (Kapitalverzinsung und Betriebskosten) um diesen Betrag höher sind als die Betriebseinnahmen. Wird aber entsprechend dem Verkehr vom Jahre 1883 eine Vermehrung des Waarenverkehrs auf rund 300,000 Tonnen in Berechnung gezogen, so reduzirt sich der Ausfall auf ca. 14,000 Fr. Der Bau der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee nach dem Projekte von 1879 würde den möglichst gründlich vorgenommenen Berechnungen gemäß einen jährlichen Betriebsausfall von 77,270 bis 116,000 Fr. zur Folge haben, gegenüber 61,000 Fr. beim Betriebe der Linie Immensee-Rothkreuz-Luzern, während sich bei Ausführung des neuen Projektes mit einem 4 Kilometer langen Tunnel unter dem Meggenwald ein Ausfall von 59,700 Fr., resp. bei einem geringern Durchgangsverkehr ein solcher von 114,000 Fr. ergeben dürfte. Dagegen würde der Bau der Linie Zug-Walchwyl-Goldau einen jährlichen Verlust von 246,200 Fr. veranlaßen, wenn die Linie Thalweil-Zug nicht gleichzeitig gebaut und dem Betriebe übergeben werden sollte, und einen solchen von 152,000 Fr., wenn diese Linie gleichzeitig zur Ausführung käme. Bei beiden Anschlußbahnen ist in den Ziffern des muthmaßlichen Betriebsausfalles die Verzinsung des Baukapitales zu $4^1/_2$ % eingerechnet.

Aus Vorstehendem geht hervor, daß der Ausfall, welchen der Bau der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee gegenüber dem mit der pachtweisen Benutzung der Umwegslinie über Rothkreuz verbundenen zur Folge hätte, nicht so beträchtlich ist, daß dadurch die finanzielle Situation der Gotthardbahngesellschaft in empfindlicher Weise alterirt werden könnte, zumal sich derselbe bei einiger Verkehrsentwicklung vermindern und durch eisenbahnpolitische Vortheile, welche die Erstellung der kürzesten Linie im Gefolge hat, aufgewogen werden dürfte, daß dagegen das Opfer, welches die Gotthardbahngesellschaft durch den Bau der Linie Zug-Goldau auf sich nehmen müßte, so lange die Fortsetzung der Linie bis Thalweil nicht besteht, noch allzu schwer auf ihr lasten würde. Gestützt auf diese Ergebnisse haben wir dem Eisenbahndepartemente gegenüber die Ansicht ausgesprochen, daß der Bau der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee demnächst an die Hand zu nehmen, derjenige der Linie Zug-Goldau dagegen noch zu

verschieben sei. Die definitiven Vorarbeiten wären indessen immerhin für beide Linien in Angriff zu nehmen und für diejenige von Luzern-Immensee so zu befördern, daß vor Ende 1884 dem Bundesrathe die definitiven Baupläne und Kostenanschläge der Bahn und der damit verbundenen Erweiterung oder Neuanlage von Endstationen, sowie der Ausweis über die erforderlichen Mittel zum Baue vorgelegt werden können.

II. Umfang der Unternehmung.

Auf die durch Vermittlung eines unserer Bahningenieure an uns gelangte Anfrage des technischen Referenten der aus Turiner Bürgern bestehenden Kommission für Anstrebung einer Verbindungsbahn von Locarno über Intra, Gravellona, Borgomanero nach Santhia, ob wir für den Fall der Ausführung der italienischen Strecke dieser Bahn geneigt wären, die schweizerische Strecke derselben von Locarno bis zur Landesgrenze bei Brissago auszuführen, haben wir uns dahin ausgesprochen, daß wir zwar die Bedeutung dieser Linie für die Gotthardbahn nicht verkennen, aber so lange als das Bauprojekt für die Bahn auf dem rechten Ufer des Langensee's und die Kosten für die Strecke von Locarno bis zur Landesgrenze nicht näher bekannt sind, uns nicht in der Lage befinden, eine Erklärung über die an uns gerichtete Anfrage abgeben zu können; wir müßten daher vor Allem die Mittheilung der bezüglichen Pläne gewärtigen und im Weitern darauf aufmerksam machen, daß, da es sich um eine internationale Linie handle, selbstverständlich auch die Zustimmung der beiden betheiligten Staaten sowohl zum Baue der Bahn als zur Anlage der internationalen Station erforderlich sei. In gleicher Weise haben wir uns einem Tessinischen Komite für Anstrebung einer Eisenbahn von Gozzano nach Locarno gegenüber ausgesprochen, welches sich mit einem ähnlichen Gesuche an uns gewendet hat.

Im Weitern eröffnete uns der leitende Ausschuß des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau, er sei von dem letztern ermächtigt, mit uns über einen Vertrag zu verhandeln und denselben unter Ratifikationsvorbehalt abzuschließen, durch welchen der Gotthardbahn die Pflicht, die Linie Thalweil-Zug in vertraglich festzusetzender Weise zu bauen, auferlegt und dagegen ein Anleihen von ca. 5 Millionen Franken zu einem zu vereinbarenden billigem Zinsfuße auf vertraglich festzusetzende Zeitdauer zugesichert würde. Dabei übermittelte er uns den Situationsplan und das Längenprofil seines Projektes und des Anschlusses in Zug nebst einem hierauf basirten kurzen technischen Bericht. Wir haben dem genannten Ausschuß erwidert, daß die mitgetheilten Pläne und der summarische Bericht uns nicht in die Lage versetzen, zu beurtheilen, ob der Bau der fraglichen Linie für unsere Gesellschaft Konvenienz bieten würde. Wir müssen ihn deshalb, bevor wir uns in Sachen aussprechen, ersuchen, uns einerseits eine detaillirte Berechnung der Baukosten der Linie Thalweil-Zug und anderseits eine auf nähere Nachweise basirte Berechnung des muthmaßlichen Ertrages dieser Linie zu übermachen. Dabei gestatteten wir uns indessen jetzt schon zu bemerken, daß einem solchen Vorgehen Schwierigkeiten aller Art entgegenstehen dürften und daß die Aufnahme neuer Bauprojekte vor Erfüllung der s. Z. vom Bundesrathe der Gotthardbahngesellschaft auferlegten Bauverpflichtungen auch rechtlichen Bedenken begegnen könnte.

III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der allgemeinen Verwaltung ist insoweit eine Veränderung eingetreten, als die Art. 6 und 7 der Geschäftsordnung der Direktion für die Dauer der Betriebsperiode folgende modifizirte Fassung erhielten: