Grundlagen und Umfang der Unternehmung

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **14 (1885)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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 anmit, der Generalversammlung der Gotthardbahn unsern vierzehnten, das Jahr 1885 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Betreffend die durch Art. 3 des Zusatzvertrages vom 12. März 1878 zum Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn dem Entscheide des Schweizerischen Bundesrathes vorbehaltene Frage, ob die finanzielle Lage der Gotthardbahn es gestatte, den Bau der Linien Luzern-Küßnacht-Immensee und Zug-Walchwyl-Goldau auszuführen, und in welcher Reihenfolge diese Linien in Angriff genommen werden sollen, ist, wie wir Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt haben, unsere Direktion vom Bundesrathe unterm 29. April 1884 eingeladen worden, ihm innert Jahresfrist die technischen Vorlagen für die Ausführung des Baues der genannten Linien einzureichen und das zur Beschaffung der Mittel für den Bau der beiden Linien erforderliche Finanzprogramm nebst dem Nachweis, daß diese Mittel gesichert seien, vorzulegen.

Die Direktion hat nicht ermangelt, dieser Einladung nachkommend, die Bauprojekte für die beiden Zweiglinien ausarbeiten zu lassen und, sobald die technischen Studien soweit gediehen waren, daß die Baukosten annähernd bemessen werden konnten, auch die Frage der Beschaffung der finanziellen Mittel an die Hand zu nehmen.

Die Bauprojekte wurden dem Verwaltungsrathe in seiner Sitzung vom 19. Mai vorgelegt.

Für die Linie Luzern-Küßnacht-Immensee handelte es sich um zwei Projekte: 1. ein von Immensee über das Plateau von Meggen führendes Trace mit 10 ‰ Maximalsteigung und Einmündung in den bestehenden Bahnhof Luzern, dessen Kosten auf Fr. 6,630,000 veranschlagt waren; 2. ein Trace mit Abzweigung von der Zentralbahn in der Sentimatt, woselbst eine Uebergangsstation für den durchgehenden Güterverkehr vorgesehen ist, mit nördlicher Umfahrung der Stadt Luzern und Durchstechung des Meggenwaldes mittelst eines langen Tunnels, ein Trace, dessen Ausführung auf Fr. 9,900,000 veranschlagt wurde. Bei Ausführung des erstern Projektes würde die Linie von Chiasso resp. Luino nach Basel via Luzern ca. 2 Kilometer länger als diejenige via Aarg. Südbahn, während das zweite Projekt die kürzeste durchgehende Linie nach Basel bildet, indem die Konkurrenzlinie dermalen ca. 1 Kilometer länger ist.

Die Direktion schlug dem Verwaltungsrathe die Genehmigung des zweiten Projektes vor, indem sie von der Ansicht ausging, daß die kürzeste durchgehende Linie annähernd den ganzen Verkehr mit der Zentralbahn und den ganzen direkten Verkehr mit den über Basel instradirenden fremden Bahnen, ferner annähernd den ganzen Transitverkehr der Zentralbahn über die Gotthardbahn von und nach Italien und den ganzen Transitverkehr in dieser Richtung von und nach den fremden Bahnen, welche über Basel instradiren, gewinnen würde und deßhalb, abgesehen von ihrer tarifpolitischen Bedeutung, trotz der Mehrkosten dem längeren Projekte vorzuziehen sei. Der Verwaltungsrath hielt es jedoch nach sorgfältiger Prüfung dieser Frage nicht für ganz sicher, daß mit dem Baue der kürzern Linie alle diese Vortheile bleibend erreicht werden, und glaubte daher der längeren, offenen und mit erheblich geringeren Baukosten verbundenen Linie für den Fall den Vorzug geben zu sollen, daß sich die Eigenthümerinnen der Aarg. Südbahn zu einer angemessenen Verkehrstheilung herbeilassen würden. Er hat daher beschlossen:

1. Es sei die Direktion ermächtigt, dem Bundesrathe das von Immensee über das Plateau von Meggen führende Trace mit 10 resp. 12‰ Maximalsteigung und Einmündung in den bestehenden Bahnhof Luzern zur Genehmigung zu unterbreiten, unter der Voraussetzung, daß die Verwaltungen der Schweizer. Zentralbahn und der Nordostbahn auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Immensee-Küßnacht-Luzern eine angemessene Quote des via Aargauische Südbahn instradirten Transit- und direkten Verkehrs für die Linie Immensee-Küßnacht-Luzern bleibend zusichern. Nicht entsprechenden Falles sei die kürzeste Linie für diese Verbindung in Aussicht zu nehmen und mit thunlichster Beförderung dem Verwaltungsrathe zur Beschlußfassung vorzulegen.

2. Die von der Direktion vorgelegten Projekte der Linien Goldau-Walchwyl-Zug und der Bahnhoferweiterung in Goldau (Voranschlag Fr. 5,600,000) werden behufs Vorlage an den Bundesrath genehmigt.

Die Direktion hat dem Schweizerischen Eisenbahndepartemente, sowie der Zentralbahn und Nordostbahn die vorstehende Schlußnahme des Verwaltungsrathes sofort zur Kenntniß gebracht und den letztern vorgeschlagen, die Frage der Verkehrstheilung in einer bald möglichst abzuhaltenden Konferenz gemeinsam zu berathen und wenn möglich zum Abschlusse zu bringen. Die genannten Verwaltungen haben sich hierauf bereit erklärt, den herwärtigen Ansprüchen auf Abtretung einer Quote des bisher via Aargauische Südbahn instradirten Güterverkehrs von und nach dem Gotthard in angemessener Weise entgegen zu kommen, falls das kürzere Trace mit dem Sentimattbahnhofe definitiv fallen gelassen werde, dabei aber sich vorbehalten, einer Konferenz vorgängig die in erster Linie erforderliche Verständigung zwischen der Zentralbahn und der Nordostbahn, welche sich gegenüber den durch die Ausführung des kürzern Traces eventuell entstehenden neuen Verkehrsbeziehungen in ganz verschiedenen Stellungen befinden, zu vereinbaren. Diese Verständigung hat so lange auf sich warten lassen und es schritten die hierauf folgenden Verhandlungen über den uns von den beiden genannten Bahnen abzutretenden Verkehr so langsam vor, daß ein allseitig annehmbares Uebereinkommen im Laufe des Berichtsjahres nicht erzielt werden konnte.

Bezüglich der Beschaffung der Mittel für den Bau der beiden Linien haben Sie in der Absicht, die Gesellschaft finanziell zu kräftigen und den vom Bundesrathe verlangten Finanzausweis zu ermöglichen, am 27. Juni 1885 die Verwaltung ermächtigt:

1. das Aktienkapital der Gotthardbahngesellschaft durch Herausgabe von 10,000 neuen Aktien à Fr. 500, welche nach erfolgter Vollzahlung gleich den alten Aktien am Ertrage der Unternehmung partizipiren sollen, um 5 Millionen Franken zu erhöhen, unter der Bedingung, daß hinwieder die Erträgnisse der vorhandenen Fonds, mit Ausschluß der Zinsen des Erneuerungsfondes, für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre der Gesellschaft ungeschmälert zur freien Verfügung überlassen werden und demzufolge der Schlußsatz des Art. 17 der Statuten in dem Sinne abzuändern sei, daß dem „Reservefonde" keine Zinsen mehr gutgeschrieben werden; dagegen

2. verschiedene in Aussicht stehende außerordentliche Einnahmen im Gesammtbetrage von ca. 1 Million Franken dem Reservefonde gutzubringen, bis derselbe die statutengemäße Höhe von Fr. 2,000,000 erreicht haben werde;
3. nach erfolgter Genehmigung des Baues der nördlichen Zufahrtslinien den noch nicht begebenen Rest des 4%-Anleihens von 100 Millionen Franken im Betrage von 5½ Millionen Franken zu emittiren, resp. zu verkaufen und
4. ein drei- oder vierprozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken mit erstem Pfandrecht auf den neu zu erstellenden Linien zu kreiren und insoweit zum Baue der genannten Linien zu verwenden, als der über die sub. 1 und 3 bezeichneten Mittel dafür erforderliche Bedarf nicht den vorhandenen Baukapitalien sollte entnommen werden können.

Am 29. Juni v. J. haben wir diese Beschlüsse unter einläßlicher Begründung dem Schweizerischen Bundesrathe mitgetheilt, mit dem Ersuchen, denselben, soweit erforderlich, die Zustimmung ertheilen und die vorgeschlagene Abänderung des Art. 17 der Statuten genehmigen zu wollen.

Mit Schreiben vom 5. August 1885 erwiderte uns der Schweizerische Bundesrath, daß er sich zum voraus mit der Vermehrung des Aktienkapitals auf den Betrag von 39 Millionen Franken einverstanden erkläre, ohne jedoch in Bezug auf die Verwendung der durch diese Maßnahme flüssig werdenden Mittel sich auszusprechen. Was die an die Ausgabe von neuen Aktien geknüpften Bedingungen betreffe, welche wenigstens theilweise von seiner Zustimmung abhängig seien, so könne er eine Verfügung über die Verwendung der Erträgnisse der vorhandenen Fonds, mit Ausschluß des Erneuerungsfonds, beziehungsweise der vorhandenen verfügbaren Geldmittel, in dem gewünschten ausgedehnten Sinne nicht erlassen, indem über die Verfügbarkeit und die Verwendung der vorhandenen Geldmittel und ihres Ertrages innert den Grenzen des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 und des Obligationenrechtes bei der jährlichen Rechnungs- und Bilanzvorlage im einzelnen Falle entschieden werden müsse. Was die Verwendung der Zinsen des Reservefondes anbelange, so stehe diese mit der Erhöhung des Aktienkapitals in keinem innern Zusammenhange und da er in dem neuen Vorschlage gegenüber den bestehenden Bestimmungen keine nennenswerthen Vortheile zu erblicken vermöge und der Fortbestand dieser Bestimmung für die Vermehrung des Aktienkapitals kein Hinderniß bilde, so liege für den Bundesrath kein Grund vor, die nachgesuchte Abänderung der Statuten zu bewilligen. — Daß im Falle der Erhöhung des Aktienkapitals die neuen Aktien nach erfolgter Vollzahlung gleich den alten Aktien am Ertrage der Unternehmung Theil nehmen und somit auch eine Betheiligung des Subventionskapitals am Ertrage erst eintrete, wenn die sämmtlichen Aktien 7% erhalten haben, scheine ihm weder mit dem gemeinen Recht noch mit den maßgebenden Vertragsbestimmungen im Widerspruche zu stehen.

Da uns die in dieser Antwort niedergelegten Anschauungen nicht überall zutreffend zu sein schienen, so fanden wir uns veranlaßt, mit Zuschrift vom 3. Oktober nochmals an den Schweizerischen Bundesrath zu gelangen und unser Gesuch vom 29. Juni zu erneuern. Wir gestatteten uns hervorzuheben, daß, abgesehen von der Rechtsfrage nach unserm Erachten über die Verwendung der sämmtlichen Erträgnisse der vorhandenen Baugelder ebensogut eine Verständigung Platz greifen könnte, als dies s. Z. bezüglich eines Theils derselben geschehen sei. Selbstverständlich hätte ja diese Verwendung nur innert den durch das Obligationenrecht und das Gesetz über das Rechnungswesen gegebenen Schranken zu erfolgen. Der Kernpunkt der Sache scheine uns darin zu liegen, daß durch die Erhöhung des Aktienkapitals um 5 Millionen Franken die vorhandenen Mittel sofort um eine bedeutende Summe vermehrt werden und die Gesellschaft dadurch unbestreitbar finanziell kräftiger und leistungsfähiger werde als durch die successive Erhöhung des Baufondes mittelst Zuweisung von ca. 150,000 Fr. jährlicher Zinserträgnisse.

Gegenüber den Bemerkungen über die vorgeschlagene Aenderung des Art. 17 der Statuten betreffend die Bildung des Reservefondes haben wir nachgewiesen, daß der letztere mit Hülfe der in Aussicht genommenen

Zuweisung von außerordentlichen Einnahmen schon in kurzer Zeit auf die Höhe von 1½ Millionen Franken und innert 8 Jahren auf die statutengemäße Höhe von Fr. 2,000,000 gebracht würde, während er nach den bestehenden Bestimmungen diese Höhe erst in 13 Jahren erreichen werde. Und da ein außerordentlicher Unglücksfall, welcher die Inanspruchnahme des Reservefondes erheischen könnte, ebensogut in den nächsten Jahren, wie erst nach 10 oder 13 Jahren möglich sei, so müsse eine rasche Aeufnung des Reservefondes für die Gesellschaft von hohem Werthe sein. Wir fügten schließlich bei, daß, wenn die Beschlüsse der Generalversammlung vom 27. Juni, zufolge welchen die verfügbaren Mittel der Gesellschaft um 15½ Millionen Franken erhöht würden, in Kraft erwachsen und vollzogen sein werden, wir uns in der Lage befinden würden, dem hohen Bundesrathe ausreichende Garantien zu geben, daß die nöthigen Mittel zur Ausführung des II. Geleises, sobald es erforderlich sein sollte, zur Verfügung stehen und daß alsdann auch die Möglichkeit vorhanden wäre, in Gemäßheit des Bundesrathsbeschlusses vom 27. April 1884 den Nachweis über den Besitz der Mittel für den Bau der nördlichen Zugangslinien zu leisten.

Mit Schreiben vom 23. Oktober erklärte hierauf der Bundesrath, daß er zur Zeit auf die verlangte Wiedererwägung nicht eintreten könne. Er gewärtige vorerst den von ihm durch seinen Beschluß vom 22. September verlangten detaillirten Nachweis über den Betrag und die Anlage des Baufondrestes, mit welchem Beschlusse er über die Verwaltung und Verwendung dieser Gelder besondere Schlußnahmen zu fassen sich vorbehalten und die Anordnung vom 3. Mai 1883 betreffend die Zinse dieser Baukapitalien (Zuwendung von ⅓ an den Bau und von ⅔ an den Betrieb) vorläufig bestätigt habe, in der Meinung, daß auch über das Kapital ohne seine Zustimmung nicht verfügt werden dürfe.

Der verlangte Nachweis über den Betrag und die Anlage der vorhandenen Baukapitalien ist dem Bundesrathe unterm 13. November abhin übermittelt worden. Eine Verfügung erfolgte bis Ende des Jahres nicht. Da es hienach nicht möglich war, eine Verständigung hinsichtlich der von der Generalversammlung an die Erhöhung des Aktienkapitals geknüpften Bedingungen zu erzielen, so mußte die Emission neuer Aktien vertagt und das Haus der Herren Gebrüder S. und M. Reitzes in Wien, welches die Abnahme von ⅘ der beschlossenen Aktienemission garantirt und dafür eine Million Franken Kaution geleistet hatte, von seiner Verpflichtung liberirt werden.

Nachdem der Bruttoertrag der Monte Cenerelinie während zwei aufeinander folgender Jahre Fr. 20,000 per Jahr und Kilometer überschritten hatte, haben wir in Nachachtung der Vorschrift des Art. 6 lit. b des internationalen Vertrages vom 16. Juni 1879 betreffend den Bau der Cenere-Eisenbahn die auf Seite 25 bezeichneten Anordnungen getroffen, damit bei der Neuaufstellung der Personentarife die durch Art. 8 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn gewährte Zuschlagstaxe der Reisenden auf der Cenerelinie fallen gelassen werde.

II. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der allgemeinen Verwaltung sind im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderungen eingetreten.

Ueber den Personalbestand der Gesellschaftsorgane und der höhern Beamten der Zentralverwaltung haben wir zunächst zu berichten, daß die in Folge Ablaufes der Amtsdauer in Austritt gekommenen Mitglieder des Verwaltungsrathes: Herren Zingg, Präsident der Direktion, in Luzern, National-