Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 23 (1894)

Artikel: An die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Autor: Schuster-Burckhardt, J. J. / Schweizer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-622964

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: 13.07.2025

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

Beilage 3.

Luzern, den 10. September 1894.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

In unsern letzten Geschäftsberichten haben wir dargethan, daß die lange Verzögerung, die im Bau der nördlichen Zufahrtslinien eingetreten ist, unsern in der Generalversammlung vom 22. November 1890 festgestellten Finanzplan wesentlich modifiziert hat. Als wir im vorigen Jahre Ihre Aufmerksamkeit auf diesen Punkt lenkten, waren wir der Meinung, es könnte noch im Jahre 1893 oder spätestens im Anfange des Jahres 1894 einer außerordentlichen Generalversammlung ein neuer Finanzplan vorgelegt werden. Wir gingen damals von der Annahme aus, daß wir mit Neujahr 1894 unser 4 %iges 100 Millionen-Anleihen künden und eine Konversion in ein Anleihen von niedrigerm Zinsfuße vornehmen könnten, und daß gleichzeitig mit dieser Operation eine Erhöhung des Obligationenkapitals bewerkstelligt werden solle. Aus verschiedenen Gründen sind wir erst heute in der Lage, Ihnen über unsere Finanzlage Bericht zu erstatten und Anträge über die Konversion unseres 4 %igen Anleihens und die weitere Geldbeschaffung vorzulegen.

A.

Mutmaßlicher Bedarf an Geldmitteln.

Bevor wir auf Einzelheiten eintreten, müssen wir zum voraus bemerken, daß mit der Zeit die Anforderungen an den Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Erstfeld-Biasca, namentlich aber an die nördlichen Zufahrtslinien gestiegen sind und vermehrte finanzielle Mittel erforderlich machen. Wir haben hierüber bereits in unsern Jahresberichten Mitteilung gemacht. Auch für den Umbau der Bahnhöfe Luzern und Zug müssen namhafte Beträge eingestellt werden, da wir ein Interesse daran haben, unsern Anteil in Kapitalleistungen auszugleichen.

Für den Ausbau der bereits in Betrieb stehenden Linien haben wir sodann die Bedürfnisse für die nächsten zehn Jahre ins Auge genommen und hiebei alle Forderungen in Betracht gezogen, die sich in dieser Zeit geltend machen dürften. Wir haben namentlich auch die Kosten für den Ausbau des II. Geleises auf weitern Strecken berechnen lassen, da sich dieser Ausbau, für welchen zwar eine rechtliche Verpflichtung nicht vorhanden ist, immerhin als ein geeignetes Mittel erweist, das von uns angestrebte Ziel, die Gotthardbahn hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit

immer mehr zu verbessern, in sicherster Weise zu erreichen. Die Generalversammlung vom 23. Juni d. J. hat uns denn auch bereits ermächtigt, die Linien Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld auf das zweite Geleise auszubauen. Endlich mußten auch die mit der Entwicklung des Verkehrs sich steigernden Anforderungen des Fahr- und Werkstättedienstes in Berücksichtigung gezogen werden.

Zu diesem Kostenvoranschlage haben wir zu bemerken, daß er zum großen Teile auf sehr einläßlichen Berechnungen beruht, zum andern Teile ziemlich detaillierten Schätzungen entspricht, die wohl da und dort geändert werden können, in der Hauptsache aber zuverlässigen Erhebungen entnommen sind. Selbstverständlich können wir das detaillierte Programm diesem Berichte nicht beilegen.

I.

Kosten für die Vollendung des II. Geleises auf der Bergstrecke und den Bau der nördlichen Zufahrtslinien.

Für Restzahlungen an die Unternehmer, Bereinigung des Bahnkatasters, Anfertigung der Pläne nach der Ausführung, Gratifikationen an das Personal der Bauleitung und der allgemeinen Verwaltung nimmt der Bau des II. Geleises auf der Bergstrecke noch eine Summe von ungefähr . . Fr. 100,000. — in Anspruch.

Die Bauprojekte für die nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau mußten bei der definitiven Bearbeitung Abänderungen erleiden, die eine Erhöhung der im Herbst 1890 angegebenen approximativen Baukosten bedingen. In unsern Jahresberichten finden sich ausführliche Mitteilungen über die außergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen die Aufstellung und Prüfung der Bauprojekte infolge gesteigerter Ansprüche von Behörden und Privaten auf Schritt und Tritt begegneten. Obwohl wir uns mit allen Mitteln gegen diese Zumutungen wehrten, drangen wir bei der staatlichen Aufsichtsbehörde mit unserm ablehnenden Standpunkte doch nicht in allen Fällen durch; wir wurden da und dort zu Mehrleistungen herangezogen, die wieder mit Mehrausgaben verbunden sind.

Der Voranschlag stellt sich daher jetzt für Luzern-Immensee auf . . . „ 8,000,000. —
für Zug-Goldau, einschließlich Erweiterung der Station Arth-Goldau zu einem Gemeinschafts-Bahnhofe, auf . . . . . „ 6,900,000. —
Fr. 15,000,000. —

II.

Beteiligung an den Bahnhofkosten Luzern und Zug.

Wir haben in unsern letzten Geschäftsberichten über die Gestaltung dieser wichtigen Angelegenheit so einläßlich Bericht erstattet, daß wir füglich auf das Gesagte verweisen können. Unsere Beitragsleistung für den Bahnhof Luzern ist vertraglich geordnet und wird noch eine Summe von rund . . . . Fr. 2,000,000. — betragen. Ueber den Bau des Bahnhofes Zug besteht noch kein Vertrag, wir schätzen indes unsern Beitrag auf . . . . . „ 450,000. —
Fr. 2,450,000. —

III.

Kosten für weitere Sicherheitsvorkehrungen, Ausdehnung des II. Geleises, Ausbau der Stationen, Geleiseanlagen u. s. w.

1. Zur Sicherung der Bahn gegen Steinfälle, Lawinen, Rutschungen, Abbrüche, Geschiebsentleerungen, Hochwasser u. s. w. ist teils schon beim Bau, teils während der Betriebsperiode sehr viel und wohl mehr als anderwärts unter ähnlichen Verhältnissen gethan worden; dessenungeachtet gibt es noch immer Strecken, an denen

sich gefährliche Stellen schon gezeigt haben, ohne daß man bisher zur Sicherung des Betriebes zu andern Mitteln gegriffen hätte als zu einer sehr sorgfältigen besondern Bewachung. Andere Stellen der an die Bahn tretenden Felslehnen, die sich anfänglich als solid erwiesen hatten, werden im Laufe der Jahre durch die atmosphärischen Einwirkungen gelockert und machen erst in neuester Zeit besondere Schutzvorkehrungen erforderlich.

Um die Abmessungen der eisernen Brücken mit den neuen staatlichen Vorschriften und der zunehmenden Belastung der Treibachsen der Lokomotiven in Einklang zu bringen, müssen die bereits vorgenommenen Verstärkungsarbeiten fortgesetzt werden; alle Brücken sind nach und nach ganz einzudecken und gleich den Stützmauern mit Geländern zu versehen.

Für alle diese Sicherheitsvorkehrungen, für Ausdehnung der Schutzwaldungen, für Beteiligung unserer Gesellschaft an Wildbachverbauungen u. s. w. sind vorzusehen . . . . . Fr. 1,750,000. —

2. Den Geschäftsberichten ist zu entnehmen, wie der Verkehr und damit die Betriebsleistungen von Jahr zu Jahr stetig zugenommen haben. Während im Jahr 1883 1,056,043 Reisende zusammen 55,076,653 Kilometer und 469,711 Tonnen Güter 75,617,940 Kilometer zurücklegten, haben wir für 1893 eine Frequenz von 1,492,196 Reisenden mit 68,963,938 Kilometern und von 805,881 Gütertonnen mit 126,596,967 Kilometern zu verzeichnen. Zur Bewältigung dieses Verkehrs mußten, mit Ausschluß der dienstlichen Materialzüge, im Jahr 1883 20,000 Züge, im Jahr 1893 29,062 Züge ausgeführt werden.

Ein Stillstand oder gar ein Rückgang in den Verkehrsziffern ist nicht anzunehmen, und es sind uns auch keine Umstände bekannt, die einer Fortdauer in der Entwicklung, einer Zunahme in größerm oder geringerm Maße für die nächsten Jahre hinderlich entgegenwirken könnten. Um aber den wachsenden Anforderungen stetsfort und wie bisher in zufriedenstellender Weise genügen zu können, müssen weitere Anstrengungen gemacht und können fernere Ausgaben für Bauten und Anschaffungen nicht umgangen werden. Eine glatte und ökonomische Abwicklung der massenhaften Gütertransporte, wie sie letzten Herbst stattfand, ist wesentlich dem Doppelgeleise auf der Bergstrecke zu verdanken. Um unsern unausgesetzten Bestrebungen nach Verbesserung des durchgehenden Personenverkehrs Vorschub zu leisten und die Hindernisse möglichst zu beseitigen, die sich jetzt noch der raschen und ungestörten Fahrt unserer Expreß- und Personenzüge entgegenstellen, erscheint es als angezeigt, die Erleichterung des doppelspurigen Betriebes auf einzelne Thalbahnstrecken auszudehnen. Wir beabsichtigen, Ihnen hierüber von Fall zu Fall spezielle Vorlagen zu machen. Die Kosten für die beiden schon früher genannten Sektionen sind bekanntlich auf Fr. 2,240,000. — berechnet worden. Im ganzen nehmen wir einen Betrag von „ 4,000,000. — in Aussicht.

Unsere Stationen entsprechen den zur Zeit vorhandenen Verkehrsbedürfnissen; dagegen können sie sowohl mit Bezug auf die Geleiseanlagen und mechanischen Einrichtungen als auf den Umfang der Diensträume den Anforderungen, die man bei fortdauernder Verkehrszunahme an sie stellen muß, nicht mehr genügen. Dazu kommen zahlreiche, immer wiederkehrende Begehren der Behörden nach gedeckten Einsteighalken, Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen, Vergrößerung der Wartsäle und Restaurationen, denen auf die Dauer nicht in allen Fällen eine Berechtigung abgesprochen werden kann.

Im Interesse einer sichern und raschen Betriebsführung liegt auch die Erweiterung und Verbesserung der Weichenstelleinrichtungen, die Erleichterung der Zugsrückmeldungen,

Übertrag Fr. 5,750,000. —

Übertrag	Fr.	5,750,000. —
die Ausdehnung der Speisewasserversorgungen u. s. w. Für alle hierher gehörigen Bauten und Installationen sehen wir einen Betrag von	„	3,500,000. —
vor.		
	Fr.	9,250,000. —

IV.

Vermehrung des Rollmaterials und Erweiterung der Reparaturwerkstätte.

Die stetige Verkehrszunahme erfordert auch die Vermehrung des Rollmaterials und damit im Zusammenhange die Erweiterung der Reparaturwerkstätte.

Ende 1883 besaßen wir

81 Lokomotiven,
195 Personen- und
714 Güterwagen,

womit im Jahre 2,251,200 Lokomotivkilometer und 22,609,907 Wagenachsenkilometer zurückgelegt wurden.

Ende 1893 bestand der Rollpark aus

101 Lokomotiven,
209 Personen- und
1366 Güterwagen.

Die Leistungen betrugen 1893 3,527,813 Lokomotivkilometer und 58,312,190 Wagenachsenkilometer.

Nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik pro 1892 kommen die Leistungen unserer Lokomotiven und Personenwagen trotz der ungünstigen Traktionsverhältnisse den Maximalen der übrigen schweizerischen Normalbahnen sehr nahe, während diejenigen unserer Güterwagen darüber hinausgehen.

Durch den Bau der nördlichen Zufahrtslinien wird die Betriebslänge der Bahn um rund 10 Kilometer vermehrt.

Diese Angaben dürften genügen, um die Anschaffung von weitern Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu begründen. Dabei werden wir aber überdies von der Erwägung geleitet, daß Lokomotiven und Wagen besonderer Bauart und entsprechender Ausstattung erforderlich sind, um unsern Expreßzügen ihren Ruf als sicheres, rasches und bequemes Beförderungsmittel im großen internationalen Verkehr jeder Konkurrenz gegenüber zu erhalten.

Die hienach vorgesehene Verstärkung des Rollparkes und die bezüglichen Ausgaben stellen sich folgendermaßen dar:

a) Lokomotiven:	Restzahlung an bereits abgelieferte Maschinen		Fr.	170,000. —
	20 neue Lokomotiven		„	2,000,000. —
	Ausrüstungsgegenstände u. Verbesserungen an alten Lokomotiven		„	60,000. —
			Fr.	2,230,000. —
b) Wagen:	90 Personenwagen von verschiedenen Klassen	Fr. 2,900,000. —		
	100 Güterwagen	„ 400,000. —		
	Einrichtungen verschiedener Art . . .	„ 120,000 —		
			„	3,420,000. —
			Fr.	5,650,000. —

Für die Werkstätte werden vorgesehen:

a) Bauliche Vergrößerungen u. Ergänzungen im Betrage von		Fr. 350,000. —		
b) Werkzeuge und Werkzeugmaschinen . . .		„ 300,000. —		
			„	650,000. —
			Fr.	6,300,000. —

V.

Zusammenstellung.

ad I	Fr.	15,000,000. —
„ II	„	2,450,000. —
„ III	„	9,250,000. —
„ IV	„	6,300,000. —
	Fr.	33,000,000. —

Geldbeschaffungskosten und Bauzinsen, soweit solche von der Baurechnung getragen werden, sind in dieser Summe nicht inbegriffen. Ueber die Geldbeschaffungskosten wollen wir uns hier nicht aussprechen, dagegen dürften für Bauzinsen in Anschlag gebracht werden:

für die nördlichen Zufahrtslinien, inkl. Bahnhöfe Luzern und Zug	Fr.	900,000. —
für das II. Geleise	„	100,000. —
	Fr.	1,000,000. —
Ohne die Geldbeschaffungskosten dürften demnach erforderlich sein	„	33,000,000. —
	Fr.	34,000,000. —

34 Millionen Franken.

B.

Vorhandene Baumittel.

Wir gehen hier von der Jahresrechnung pro 1893 und den seither geleisteten Zahlungen auf die III. Aktienemission aus.

Die Kapitalrechnung ergibt einen Aktivsaldo von Fr. 2,711,076. 01 oder rund	Fr.	2,700,000. —
Hiezu kommt der verfügbare Betrag des Erneuerungsfonds mit Fr. 5,414,817. 41 oder rund	„	5,400,000. —
und die Einzahlung auf die III. Aktienemission auf Anfang Januar 1894 mit	„	5,000,000. —
	Fr.	13,100,000. —
Hinwieder gehen von diesen Mitteln die Beträge ab, die wir für die Material- und Reservestückvorräte, die sogen. entbehrlichen Liegenschaften u. s. w. brauchen oder schon verwendet haben, und die wir rund anschlagen auf	„	2,500,000. —
Die vorhandenen verfügbaren Baumittel betragen demnach	Fr.	10,600,000. —

Es ist somit vorzusehen ein Betrag von rund

Fr. 23,400,000,

immer ohne Berücksichtigung der Geldbeschaffungskosten.

C.

Beschaffung des weitern Geldbedarfs.

Wir haben soeben dargethan, daß wir noch für längere Zeit genügende Geldmittel besitzen, um unsern Bauverpflichtungen nachzukommen. Dagegen ist der Finanzausweis, den wir im November 1890 aufgestellt haben, zum Teil nicht mehr durchführbar, und wir sind deshalb gesetzlich verpflichtet, einen neuen zu leisten.

Nach dem Generalversammlungsbeschlusse vom November 1890 ist eine Erhöhung des Obligationenkapitals in Aussicht zu nehmen. Die in diesem Beschlusse ebenfalls vorgesehene Erhöhung des Aktienkapitals ist mit dem Anfang dieses Jahres zur vollständigen Durchführung gelangt. Bekanntlich hatte jene Schlußnahme ein besonderes Obligationenkapital von 10 Millionen Franken mit Pfandrecht auf den neuen Linien festgesetzt. Man war nach den damaligen Pfandrechtsverhältnissen und den Bestimmungen über die Kündigung des Obligationenkapitals genötigt, ein gesondertes Anleihen zu machen.

Heute liegt nun die Sache ganz anders. Die Pfandrechtsverhältnisse sind außerordentlich einfach geworden und werden infolge der Rückzahlung des gekündeten sogen. Ceneri-Anleihens mit dem 30. September l. J. so gestaltet, daß mit dieser Rückzahlung nur noch ein Pfandrecht I. Ranges auf dem sogen. reduzierten Netze Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso und Cadenazzo-Locarno besteht. Dazu kommt nun aber noch die Berechtigung der Gesellschaft, vom Jahre 1894 an die Amortisation zu verstärken oder auch das ganze 100 Millionen-Anleihen nach vorheriger mindestens sechsmonatlicher Kündigung zurückzuzahlen.

Es hat keinen Sinn mehr, für die Konversion des alten Anleihens und die weitere Geldbeschaffung gesonderte Anleihen mit gesonderten Pfandrechten zu schaffen. Die einheitliche Gestaltung des Obligationenkapitals liegt nach allen Beziehungen hin im Interesse der Gesellschaft.

Wir haben in erster Linie geglaubt, eine Verstärkung der Auslosung in Aussicht nehmen zu sollen, sind aber hiebei auf Schwierigkeiten gestoßen, wenigstens für den Fall, als große Beträge zur Rückzahlung hätten gelangen sollen.

Infolge dessen strebten wir die Konversion unseres ganzen 4 %igen 100 Millionen-Anleihens an und zugleich die Vermehrung unseres Obligationenkapitals um 25 Millionen Franken und traten mit einem schweizerisch-deutschen Bankkonsortium in Unterhandlungen ein. Wir haben hierüber zu berichten:

1. Es ist ein einheitliches Anleihen von Fr. 125,000,000 in Aussicht genommen. Hiermit stellen wir das Verhältnis zwischen dem Aktien- und Obligationenkapital wieder her, das im Jahre 1879 und 1887 angenommen und von der Aufsichtsbehörde gebilligt wurde, nämlich: 1 : 2,5 (1879 = 34 : 85 Millionen, 1887 = 40 : 100 Millionen).

Das ganze Kapital ist eingeteilt in

100 000	Stücke	zu Fr.	500	=	50 Millionen
75 000	„	„ „	1000	=	75 „

und in fünfundzwanzig Serien, jede Serie 5 Millionen Franken umfassend. Die Stücke von Fr. 500 und 1000 sollen auf die 25 Serien gleichmäßig repartiert werden, somit je $^2/_5$ und $^3/_5$.

2. Für unser bisheriges 100 Millionen-Anleihen ist eine Rückzahlung im Wege der Auslosung binnen spätestens 90 Jahren, d. h. bis 1973, vorgesehen. Wir halten dafür, daß die Auslosung des neuen Anleihens ebenfalls bis zum Jahre 1973 vollzogen sein sollte, d. h. binnen 79 Jahren, wenn es im Anfang des Jahres 1895 zur Emission gelangt. Mit der Kapitalamortisation ist am 30. September 1895 zu beginnen.

Der Gesellschaft ist das Recht gewahrt, mit Wirkung auf 30. September 1904 und nachher jederzeit das ganze Anleihen oder einzelne Serien desselben zurückzuzahlen; der Rückzahlung hat eine dreimonatliche Kündigung vorauszugehen.

3. Der Zinsfuß für das neue Anleihen ist auf $3^1/_2$ % festgesetzt. Vorgänge aus der neuesten Zeit lassen es als möglich erscheinen, diesen Zinsfuß zu erreichen, da diese Anlage wohl als ersten Ranges bezeichnet werden darf. Wenn das heutige 100 Millionen-Anleihen, abgesehen von den bereits amortisierten Beträgen, jährlich 4 Millionen Franken für seine Verzinsung erfordert, würde das neue Anleihen von 125 Millionen, wenn wir nur die Verzinsung ins Auge fassen, eine jährliche Ausgabe von 4,375,000 Fr. beanspruchen, also mit Rücksicht auf

die große Erhöhung einen nicht sehr namhaften Mehrbetrag. Für die Zinstermine ist der 31. März und 30. September festgesetzt. Es ist für die Anlage der Betriebsüberschüsse erwünscht, wenn die hälftige Verzinsung des Obligationenkapitals nicht mit der Ausrichtung der Dividende zusammenfällt.

4. Für das Anleihen wird ein Pfandrecht I. Ranges auf die Linien Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso und Cadenazzo-Locarno, sowie auf die im Bau begriffenen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau bestellt. Der Wert des Pfandobjektes ist seit dem Jahre 1884 durch den Ausbau der Linie, die Vermehrung des Rollmaterials, den Bau des II. Geleises u. s. w. beinahe um 25 Millionen Franken erhöht worden und soll noch den Zuwachs der auf mehr als 15 Millionen Franken veranschlagten nördlichen Zufahrtslinien und der übrigen großen Verbesserungen erhalten.

5. Was nun die Konversion des bestehenden Anleihens betrifft, so kommen wir zum Antrage, Ende September dieses Jahres das ganze 100 Millionen-Anleihen auf den 31. März 1895 zu künden. Wir haben, wie wir bereits angeführt haben, zu diesem Zwecke längere Verhandlungen mit einem Bankkonsortium geführt und sind zum Abschlusse eines Vertrages gelangt, der die Durchführung dieser bedeutenden Operation zu annehmbaren Bedingungen garantiert. Wir heben aus diesem Vertrage folgende wesentliche Punkte hervor:

a) Der Vertrag ist mit nachstehenden Bankinstituten und Bankfirmen abgeschlossen worden:

Basler Bankverein in Basel,
Basler Depositenbank in Basel,
Basler Handelsbank in Basel,
Bankhaus von Speyr & Cie. in Basel,
Bankhaus Zahn & Cie. in Basel,
Union Financière in Genf,
Schweizerische Kreditanstalt in Zürich,
Direktion der Diskonto-Gesellschaft in Berlin,
Bankhaus S. Bleichröder in Berlin,
Bank für Handel und Industrie in Berlin,
Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Deutsche Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a./M.,
Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie. in Köln,
A. Schaaffhausenscher Bankverein in Köln.

Das Konsortium wird unserer Gesellschaft gegenüber durch den Basler Bankverein vertreten, welcher die Korrespondenz und die Abrechnungen mit uns besorgt.

b) Diese Bankinstitute und Bankfirmen übernehmen unter Vorbehalt einer Retrozession von 4 Millionen Franken einen Betrag von 100 Millionen Franken nominal fest zum Kurse von 98½ % und gewähren uns am Reingewinn, der aus der Konversion und dem freihändigen Verkaufe erzielt wird, einen Anteil von 33⅓ %.

Die Zahlung seitens des Konsortiums hat zu erfolgen, soweit die Titel des neuen 3½ %-Anleihens von den Inhabern alter 4 %-Obligationen in der Konversion acceptiert werden: durch Einlieferung der zur Konversion angemeldeten alten 4 %-Titel, welche mit Coupons per 30. Juni 1895 f. f. versehen sein müssen und von der Direktion der Gotthardbahn zum Preise von 101% tel quel (Kapital plus 4 % Zins für 3 Monate) an Zahlung angenommen werden, wogegen die neuen Titel zu 98½ % tel quel angerechnet werden. Für den Rest: durch Bareinzahlung zum Kurse von 98½ %, abzüglich Stückzinsen bis 31. März 1895. Dem Konsortium steht das Recht zu, mit Ablauf der für die Konversion angesetzten Frist, frühestens jedoch vom 15. Oktober 1894 ab, jederzeit beliebige Beträge dieses Restbetrages oder auch den ganzen Restbetrag auf einmal zu beziehen und einzubezahlen.

c) Die Kosten der Anfertigung der Interimsscheine und der definitiven Obligationen inklusive Stempel gehen zu Lasten der Gotthardbahn, nicht aber andere Gebühren, so namentlich nicht der deutsche Stempel.

d) Das Konsortium hat die übernommenen 3½ %-Obligationen bis spätestens 15. März 1895 den Inhabern der gekündeten 4 %-Obligationen zu einem Kurse von nicht unter 99½ % und nicht über 100 % zur Konversion anzubieten.

e) Die dem Konsortium angehörenden Bankinstitute und Bankfirmen verpflichten sich, die seitens des Konsortiums an die Direktion der Gotthardbahn einzuzahlenden Gelder für durch die Konversion nicht beanspruchte Stücke auf Begehren der Direktion der Gotthardbahn ihrerseits wieder pro rata ihrer Beteiligung von der Direktion der Gotthardbahn für die Zeit bis 31. März 1895 in Konto-Korrent entgegen zu nehmen, und zwar gegen eine Verzinsung von 2½ % p. a.

f) Allenfalls aus diesem Vertrage entstehende Streitigkeiten sollen vom schweizerischen Bundesgerichte in Lausanne entschieden werden.

6. Über die Beschaffung der weiter erforderlichen Mittel für unsere Bauverpflichtungen sollen im Laufe der nächsten Jahre die Obligationen dienen, die nicht für die Konversion, beziehungsweise Rückzahlung des 100 Millionen-Anleihens verwendet werden müssen. Voraussichtlich ist unser Bedarf für 2 Jahre gedeckt, immerhin ist des Finanzausweises wegen jetzt schon dem Verwaltungsrate die Vollmacht zu erteilen, im geeigneten Zeitpunkte neue 3½ %-Obligationen bis zum Betrage von 15 Millionen Franken zu emittieren.

Nach diesen Ausführungen stellen wir folgenden Antrag:

Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

nach Kenntnisnahme von einem Antrage des Verwaltungsrates,
in Anwendung von Art. 29, Ziffer 4 der Gesellschaftsstatuten

beschließt:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, zum Zwecke der Konversion des bestehenden vierprozentigen Anleihens der Gotthardbahngesellschaft und zur Deckung der weitern Baubedürfnisse drei und ein halb-prozentige Obligationen im Gesamtbetrage von 125 Millionen Franken, welche spätestens innert 79 Jahren in Kapital und Zinsen getilgt werden sollen, zu emittieren.

Dieses Obligationenkapital wird in 25 Serien eingeteilt, jede Serie 5 Millionen Franken umfassend.

Für die sämtlichen Obligationen des neuen Anleihens ist ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linien Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso, Cadenazzo-Locarno und die im Bau begriffenen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau zu bestellen.

2. Für den Baubedarf der nördlichen Zufahrtslinien, der Bahnhofbauten in Luzern und Zug, den Bau des II. Geleises auf den Strecken Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona, sowie für den Ausbau der Linie wird der Verwaltungsrat ermächtigt, über den für die Konversion des alten Anleihens hinaus erforderlichen Betrag in geeignetem Zeitpunkte bis auf Fr. 15,000,000 dieses neuen Anleihens zu emittieren.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.