Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 15 (1886)

Rubrik: Grundlagen und Umfang 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: 06.07.2025

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 unseren fünfzehnten, das Jahr 1886 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir Ihnen von den Verhandlungen Kenntniß gegeben, welche mit dem schweizerischen Bundesrathe in Betreff der Beschlüsse der Generalversammlung vom 27. Juni 1885, zufolge welchen das Aktien- und Obligationenkapital der Gesellschaft um zusammen 15 1/2 Millionen Franken erhöht und der Reservefond durch Zuweisung außerordentlicher Einnahmen geäufnet werden sollte, geführt worden sind. Wir haben Ihnen mitgetheilt, daß es uns nicht gelungen sei, eine Zustimmung des Bundesrathes zu den von der Aktionärversammlung an fragliche Beschlüsse geknüpften Bedingungen betreffend die Verfügung über die Fondszinsen und die Abänderung des Art. 17 der Statuten zu erzielen, und daß daher die geplante Aktienemission vertagt werden mußte.

Unter den Regierungen der Subventionsstaaten war inzwischen ein Meinungsaustausch über die Frage entstanden, ob die noch vorhandenen Baugelder und deren Erträgnisse ausschließlich für die Stammlinie Immensee-Pino, bezw. die Erstellung des zweiten Geleises auf derselben bestimmt und reservirt werden müssen.

Im Laufe des Monats März des Berichtsjahres benachrichtigte uns das schweizerische Eisenbahndepartement, daß ein Zusammentritt von Delegirten der Subventionsstaaten zur Behandlung der Frage des Baufondrestes bevorstehe, um uns in die Lage zu setzen, allfällige Mittheilungen und Wünsche noch rechtzeitig an das Departement gelangen zu lassen.

Wir haben nicht ermangelt, von dieser Einladung Gebrauch zu machen und die hierseitige Auffassung in Betreff des Baufondrestes und dessen Erträgnisse darzulegen. Wir betonten namentlich, daß der Baubedarf von 227 Millionen Franken nicht für das reduzirte Netz mit dem zweiten Geleise Erstfeld-Bodio, sondern für den Bau des reduzirten Netzes ohne das zweite Geleise festgesetzt und aufgebracht worden sei und daß der zufällige Umstand, daß jene Summe durch den Bau des reduzirten Netzes nicht vollständig in Anspruch genommen werden mußte, unseres Erachtens den Subventionsstaaten nicht Rechte geben könne, die sie nicht gehabt hätten, wenn das fragliche Kapital ganz aufgebraucht oder durch die Kosten überschritten worden wäre. Die Gesellschaft habe für das zweite Geleise, sobald dessen Erstellung durch das Bedürfniß konstatirt werde, aufzukommen, ganz abgesehen davon, ob noch restliche Baukapitalien vorhanden seien oder nicht. Und daß sie auch den Willen habe, ihre

Bauverpflichtungen zu erfüllen, dürfte nicht allein durch die Art und Weise, wie die Bauten seit der Rekonstruktion durchgeführt worden seien, sondern auch durch die Beschlüsse dargethan sein, welche die Gesellschaftsbehörden unterm 27. Juni 1885 zum Zwecke der Vermehrung der verfügbaren Mittel gefaßt haben.

Die Frage der Verwendung der Zinserträgnisse der noch vorhandenen Baukapitalien anbelangend, erachte sich die Gesellschaft für berechtigt, über diese Erträgnisse wie über andere Einnahmen innert den gesetzlichen Schranken zu verfügen. Nachdem das noch nicht im Bau verwendete Kapital zu Lasten des Betriebes verzinset werde und der Betrieb überdies die Amortisation der großen Kursverluste auf dem zu viel emittirten Obligationenkapital zu tragen habe, gehören dem Betriebe nach Recht und Billigkeit auch die Erträgnisse der verfügbaren Aktivkapitalien. Der Begründung unseres Rechtsstandpunktes fügten wir indessen bei, daß uns auf dem praktischen Boden eine Verständigung und Befriedigung der verschiedenen Interessen nicht so gar schwierig zu sein scheine.

Anfangs Juli fand sodann die Konferenz von Delegirten der drei Subventionsstaaten statt.

Laut den Mittheilungen, welche uns das schweizerische Eisenbahndepartement am 30. Juli im Auftrage des Bundesrathes über diese Verhandlungen machte, haben die Vertreter Deutschlands und Italiens zunächst in Bestätigung der von ihren Regierungen schriftlich mitgetheilten Erklärungen das Verlangen gestellt, daß die Gotthardbahn verhalten werde, sich jeder Verfügung über das beim Baue ersparte Kapital sowohl als der Zinsen desselben zu enthalten, so lange das zweite Geleise nicht erstellt sei, sodann jedoch auf die Erklärung der Schweiz, daß sie eine Einmischung der beiden Staaten in die Verwaltung der Gotthardbahn zurückweisen müsse, die Erstellung des zweiten Geleises als das wesentliche Ziel der Verhandlungen bezeichnet und verlangt, daß eine Frist von 5 Jahren für die Ausführung dieses zweiten Geleises vereinbart werde. Sie erklärten, daß, wenn die schweizerische Regierung sich verpflichte, für die Erstellung des zweiten Geleises innerhalb dieser Frist zu sorgen, der Anstand über die Verwendung der Gelder als vollständig erledigt zu erachten sein würde. Von Seite der schweizerischen Delegation wurde auf dieses, bisher nicht gestellte und auch nicht auf den Traktanden stehende Begehren nicht eingetreten, indessen bemerkt, daß hierin keineswegs eine Ablehnung des Antrages liege. Auch schweizerischerseits bestehe die Ansicht, daß der Bau des zweiten Geleises auf eine längere Zeitdauer vertheilt werden müsse und daß deshalb der Anfang des Baues keine wesentliche Verzögerung erleiden dürfe. Die in Betracht fallenden Verhältnisse seien indessen zu wenig geprüft, um der schweizer. Regierung zu erlauben, sich zur Zeit schon in einer bindenden Weise auszusprechen. Es fehle sowohl eine Kostenberechnung als ein Plan über die zur Deckung der Kosten erforderlichen Mittel, nach denen sich die Baufrist richten müsse. Der Bundesrath sei bereit, sofort alle Vorarbeiten, welche nöthig seien, um eine bestimmte Erklärung abzugeben, an die Hand zu nehmen, und er mache sich verbindlich, seine Erklärung sodann den beiden Kontrahenten zur Kenntniß zu bringen. Das gemeinsame Interesse, welches für alle drei Staaten an der rechtzeitigen Erstellung des zweiten Geleises bestehe, lasse mit Bestimmtheit voraussetzen, daß auch in Bezug auf diesen Punkt eine Verständigung sich werde erzielen lassen. Indem die Vertreter der beiden Staaten in eindringlicher Weise auf dem Antrage bestanden, daß im Interesse einer abschließlichen Lösung der waltenden Anstände die Frage des zweiten Geleises gelöst werde, sich vorbehaltend, im gegentheiligen Falle auf den frühern Standpunkt zurückzukommen, wurden die Verhandlungen auf diesem Punkte abgebrochen.

Das schweizerische Eisenbahndepartement knüpfte an diese Mittheilung die Eröffnung, es habe der Bundesrath inzwischen (23. Juli) beschlossen, über das Begehren der beiden Staaten in Bezug auf das zweite Geleise eine Entscheidung erst zu treffen, wenn die Gotthardbahnverwaltung sich darüber werde ausgesprochen haben. Zur Andeutung der Hauptpunkte, welche für den Bundesrath in Betracht fallen, fügte dasselbe bei, daß in der bisherigen Diskussion namentlich folgende Argumente geltend gemacht worden seien:

a) der Vertrag vom 12. März 1878 setze einfach fest, wie der Unterbau zu erstellen sei, und keineswegs, unter welchen Bedingungen das zweite Geleise erstellt werden müsse; es sei namentlich mit keinem Worte diese Erstellung des zweiten Geleises von dem Verkehr abhängig gemacht;

b) in dem Vertrage werde verlangt, daß in den langen Tunnels, auf den großen Brücken ꝛc. der Unterbau von Anfang an (de prime abord) so hergestellt werde, daß das zweite Geleise ohne Weiteres gelegt werden könne. Diese Verpflichtung habe die Gotthardbahn nicht erfüllt, indem eine Reihe von bedeutenden Arbeiten, die von Anfang an hätten vorgenommen werden sollen und deren Erstellung allein mehrere Jahre in Anspruch nehmen werde, noch ausstehen.

Das Departement ersuchte uns, abgesehen von diesen Fragen rechtlicher Natur, unsere Ansichten, wenn auch nur eventuell, über die baulichen Fragen und namentlich auch über die Zeitdauer, welche der Bau in Anspruch nehmen werde, zu äußern.

Endlich theilte uns das Eisenbahndepartement noch mit, da nach unserem Ausweise die Baumittel per 31. August 1885 sich nur auf Fr. 10,302,124.79 belaufen, die Erstellung des zweiten Geleises nach seinen Erhebungen jedoch eine Summe von Fr. 12,500,000 erheische, und da der Bundesrath die Pflicht habe, sich für die nöthige Bausumme zu decken, so habe der Bundesrath unterm 23. Juli beschlossen:

„Die Verfügung des Bundesrathes vom 8. Mai 1883 über die Verwendung der Zinsen des Baufondrestes „wird aufgehoben und verordnet, daß die sämmtlichen Zinse des Baufondrestes und zwar schon in der Rechnung „pro 1886 vollständig dem Kapital zugeschlagen werden und daß über das letztere ohne Zustimmung des Bundes„rathes nicht verfügt werden darf."

In unserer Erwiderung auf diese Eröffnungen sind wir zunächst der Auffassung entgegengetreten, als ob die Gotthardbahngesellschaft ihren Verpflichtungen in Betreff des Unterbaues der Stammlinie Immensee-Pino nicht vollständig nachgekommen sei. Wir haben nachgewiesen, daß die Bauten strikte nach den Plänen ausgeführt worden sind, welche in Gemäßheit der Vorschriften des Art. 2 des Nachtragsvertrages vom 12. März 1878 ausgearbeitet worden waren und welche anläßlich des Finanzausweises von einer internationalen Kommission diskutirt und gebilligt und sodann vom schweizerischen Bundesrathe in allen Theilen genehmigt worden sind, sowie daß diese vorschriftsgemäße Ausführung der Bauten im Jahre 1882 nach einer Besichtigung der ganzen Linie durch die Delegirten der drei Subventionsstaaten ausdrücklich anerkannt worden ist.

Ueber die Frage selbst, ob nunmehr Veranlassung vorliege, die verschobenen Erweiterungsbauten zur Erstellung des zweiten Geleises an die Hand zu nehmen, sowie über die damit in Zusammenhang gebrachte Frage der Verwendung des Baufondrestes haben wir uns im Wesentlichen folgendermaßen ausgesprochen:

„I. Daß der gegenwärtige Verkehr auf der — mit Ausnahme des großen Tunnels und der Strecke „Bellinzona-Giubiasco — einspurigen Bahn ohne Schwierigkeit bewältigt werden kann, steht außer allem Zweifel. „Es frägt sich daher, ob auch für den zu erwartenden Verkehr das eine Geleise genügen und ob die zweite „Spur schon dermalen nennenswerthe Erleichterungen schaffen würde.

„Die Entwicklung des Verkehrs seit Eröffnung der durchgehenden Linie wird durch nachfolgende Zahlen dargestellt:

„Auf die ganze Bahn und das ganze Jahr bezogen, wurden befördert:

Jahr:	Personen:	Güter:
1882	218,332	239,586 Tonnen
1883	207,055	278,677 „
1884	165,694	295,187 „
1885	169,540	327,417 „

„Auf der Bergstrecke Erstfeld-Amsteg ergibt unsere Statistik folgende Maximalziffern:

Jahr:	Personen:	Güter:
1883	240,720	359,583 Tonnen
1884	199,909	397,036 „
1885	208,533	433,535 „

„Vergleichen wir diese Zahlen mit den Voraussetzungen, welche den internationalen Verträgen zu Grunde „lagen. Die kommerziellen Experten des Gotthardkomites veranschlagten den Verkehr per Jahr, auf das ganze „Netz bezogen, auf

180,000 Personen und
270,000 Tonnen Güter

„und die internationale Konferenz vom Jahre 1869 erhöhte diese Zahlen auf

200,000 Personen und
400,000 Tonnen Güter,

„was auf der Bergstrecke einem Verkehre von

250,000 Personen und
500,000 Tonnen Güter

„annähernd entspricht.

„Hieraus geht hervor, daß die von der internationalen Konferenz im Jahre 1869 für die Hauptlinie „vorausgesetzte Verkehrsbewegung vollständig noch nicht erreicht worden ist. Im Personenverkehr ist seit dem „Jahre 1883 eher eine Abnahme als eine Vermehrung zu konstatiren. Da dieselbe indessen theilweise ihre „Erklärung in bekannten, außerordentlichen Erscheinungen findet, so ist trotzdem eine Zunahme des Personenverkehrs „in der Zukunft wohl zu erwarten. Der Güterverkehr läßt deutlich eine fortwährende Entwickelung erkennen, die „bloß in dem noch nicht bekannten Totalergebniß des Jahres 1886 einen momentanen Stillstand aufweisen dürfte. „Es kann daher mit Zuversicht angenommen werden, daß im Güterverkehr die Voraussetzungen der Konferenz mit „der Zeit erreicht und selbst überschritten werden dürften.

„Zur Zeit der Rekonstruktion hat die Ansicht Oberhand gewonnen, daß der von der Konferenz vorgesehene „Verkehr noch mit einem Geleise bewältigt werden könnte, und die bisherigen Erfahrungen im Betriebe scheinen „diese Ansicht zu bestätigen. Da indessen eine darüber hinausgehende Entwickelung des Güterverkehrs vorgesehen „werden muß, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß das Bedürfniß des zweiten Geleises mit der Zeit eintreten „kann, wenngleich es heute noch nicht möglich ist, den Zeitpunkt festzustellen, in welchem dieser Fall eintreten wird.

„Da der entscheidende Moment in der Betriebsleistung gesucht werden muß, so haben wir, soweit uns das „Material dazu zur Verfügung stand, einen Vergleich auch mit dem zum größten Theil einspurigen Brenner „und dem ganz doppelspurigen Semmering angestellt und als Resultat gefunden, daß der Verkehr der „Gotthardbahn zwischen beiden liegt und sich, namentlich bei noch eintretender Entwickelung, dem Semmering nähert.

„Der Bestand einer zweiten Spur wird eine wesentliche Erleichterung für die Kombination der Fahrpläne „verschaffen. Schon dermalen leistet das zweite Geleise im Gotthardtunnel gute Dienste und es würde dasselbe „gesagt werden können, wenn auch die längere südliche Zufahrtsrampe mit einer weiteren zweispurigen Stations-„strecke unterbrochen würde. Es ist indessen auch hier zu betonen, daß diese Vortheile erst bei einem größeren „als dem heutigen Verkehre sich zu einem eigentlichen Bedürfnisse steigern. Von einem rein ökonomischen Gesichts-„punkte aus müßte es demnach als vortheilhaft betrachtet werden, die Erstellung des zweiten Geleises noch weiter „hinaus zu schieben; denn es unterliegt keinem Zweifel: die aus demselben erwachsenden Mehrlasten in der Kapital-

„verzinsung werden durch eine Reihe von Jahren hindurch weder durch eine entsprechende Mehreinnahme aus dem „Verkehr, noch durch eine allfällige Minderausgabe im Betriebe kompensirt werden. Allein hier kommen nun „Erwägungen speziell technischer Natur in Betracht, welche das Studium des Baues des zweiten Geleises ergibt, „auf welche wir hienach näher eintreten wollen.

„Es kann vorerst konstatirt werden, daß heute alle Arbeiten noch mit verhältnißmäßiger Leichtigkeit ausgeführt „werden können. Mit zunehmendem Verkehr verschlimmert sich jedoch diese günstige Situation und wird die „Ausführung der Arbeiten eine schwierigere.

„Arbeiten, welche im Sinne von Art. 2 des Nachtragsvertrages vom 12. März 1878 nicht oder nur mit „erheblichen Kosten mehr ausgeführt werden könnten, sind nicht vorhanden. Dagegen gibt es solche, durch welche „die spätere Erstellung der zweiten Spur wesentlich erleichtert und befördert wird, die wir als vorbereitende „Arbeiten bezeichnen wollen. Dieselben bestehen in Einbrüchen in längere Strossen zur Erzielung einer größeren „Anzahl von Arbeitsstellen in den Tunneln und in der Ausführung der im Hochwasserbereiche liegenden Brücken-„fundationen. Es sind dieses Arbeiten, welche in einem Baujahre ausgeführt werden können und zusammen einen „Geldaufwand von Fr. 294,000 erfordern. Wir sind der Ansicht, daß diese Arbeiten vor Allem ohne Aufschub „hergestellt werden sollen.

„Die übrigen Bauten können auf den einzelnen Stationsstrecken einzeln in zwei bis drei Jahren erstellt werden. „Dagegen gestattet die sichere und regelmäßige Führung des Bahnbetriebes nicht, daß alle elf Bausektionen der „Bergstrecke zugleich in Angriff genommen werden. Vielmehr muß getrachtet werden, die Zahl der gleichzeitig „in Thätigkeit befindlichen Baustellen, an denen in der Regel die Züge langsamer und vorsichtig vorbeigeführt „werden müssen, möglichst zu reduziren, wodurch die gesammte Bauzeit des zweiten Geleises auf etwa 12 Jahre „sich stellt. Auf diese Weise wird ein mit dem Baue vertrautes Personal erzogen und die Bauausführung „möglichst vortheilhaft bewerkstelligt.

„Der Umstand, daß es in einem so wesentlichen Interesse der Bahn liegt, den Bau auf eine längere Periode „zu vertheilen, muß uns bestimmen, obschon zur Zeit ein Bedürfniß der zweiten Spur noch nicht als vorhanden „bezeichnet werden kann, dennoch dem Seitens der Vertragsstaaten ausgesprochenen bestimmten Verlangen durch „eine sofortige Anhandnahme der Arbeiten auf Grund eines bestimmten Planes zu entsprechen.

„Dieser Plan wäre darauf zu gründen, daß zuerst die schon erwähnten vorbereitenden Arbeiten ausgeführt, „hierauf die langen Tunnel, deren Erweiterung bei größerem Verkehr schwieriger würde, zur Aufnahme des „zweiten Geleises in Angriff genommen, dagegen die übrigen, auch bei größerem Verkehr leicht zu erstellenden „Arbeiten auf die spätere Periode verlegt würden. Dabei sollten diejenigen Strecken zuerst fertiggestellt werden, „auf denen dem Betriebe die größten Erleichterungen aus dem Bestande der zweiten Spur erwachsen. Wir denken „hiebei namentlich an die Strecke von Faido bis Airolo und an die Zweckmäßigkeit, die Nordrampe vor der „Südrampe zweispurig zu machen, letzteres aus dem Grunde, weil der Güterverkehr von Norden nach Süden „viel beträchtlicher als derjenige von Süden nach Norden ist.

„Wir gelangen daher zu folgendem Schlußresultate in technischer Hinsicht:

„1. Die vorbereitenden Arbeiten sind sofort auszuführen.

„2. Hierauf ist die Arbeit nach einem Plane fortzusetzen, wonach im ersten Jahre Fr. 500,000, in den „folgenden bis zur Vollendung Fr. 1,000,000 per Jahr verwendet würden. In diesem Plane ist die Erweiterung „aller langen Tunnels zeitlich in erste Linie zu stellen. Hierauf sollen diejenigen Sektionen fertiggestellt werden, „auf welchen der Bestand des zweiten Geleises dem Betriebe zuerst Erleichterungen verschaffen kann.

„3. Nach dem fünften Baujahr werden alle großen Tunnel auf die Breite der zweiten Spur erweitert und „wird damit der Herstellung der Doppelspur auf der ganzen Strecke bedeutend vorgearbeitet sein. Gleichzeitig „kann die Verkehrsentwicklung, der Einfluß, der auf dieselbe von bestehenden oder allfällig neuen konkurrirenden „Alpenbahnen ausgeübt werden wird, und das durch alle diese Verhältnisse bedingte Bedürfniß des zweiten Geleises „sicherer als heute beurtheilt werden. Wir glauben daher, daß jenem Zeitpunkte der definitive Entscheid über die „weitere programmgemäße Fortführung der Arbeiten vorbehalten werden sollte.

„Schließlich gestatten wir uns bezüglich der Baukosten noch beizufügen, daß heute, nachdem zuerst annähernde „Berechnungen unserer Bauleitung Fr. 11,320,700, sodann eine Schätzung zweier vom Bundesrathe ernannten „Experten Fr. 12,513,600, eine Expertise des Herrn Professor Gerlich Fr. 12,356,000 und in letzter Zeit die „auf Grund neuen Materials und beinahe vollständiger Detailausarbeitung des Projektes revidirte Berechnung „unserer Bauleitung Fr. 12,343,000 ergeben, mit großer Zuversicht angenommen werden darf, daß dieser Betrag „mindestens nicht überschritten werden wird.

„II. Wenn, wie wir hoffen, eine Verständigung bezüglich der Erstellung des zweiten Geleises auf Grundlage „des vorhin entwickelten Programmes erzielt wird und der Bundesrath den auswärtigen Staaten den programm=„mäßigen Bau zusichert, so ist nach den Erklärungen in der Konferenz vom 1./3. Juli abhin der Einspruch der „Subventionsstaaten gegen die Verwendung der Baugelder und deren Zinsen als beseitigt zu betrachten „und ist diese Frage zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft allein auszutragen.

„Daß der schweiz. Bundesrath, wenn er gegenüber den auswärtigen Subventionsstaaten für die Erstellung „des zweiten Geleises innert einer bestimmten Frist einstehen soll, von der Gesellschaft für die erforderliche Bau=„summe Deckung oder Garantien verlangt, finden wir in den Verhältnissen begründet und gibt uns zu prinzipiellen „Einwendungen nicht Veranlassung. Anders verhält es sich dagegen mit dem vom Bundesrathe in Aussicht genommenen „Modus der Deckung. Laut seinem Beschlusse vom 23. Juli abhin sucht derselbe eine Deckung in der Weise zu „erhalten, daß er verfügt, es seien die vorhandenen Baumittel, welche auf den 31. August 1885 noch zirka „Fr. 10,300,000 betragen haben und somit für die Erstellung des auf 12½ Million Franken berechneten „zweiten Geleises nicht hinreichen, durch Zuweisung des Zinsertrages derselben zu erhöhen und für den Ausbau „der Stammlinie, bezw. des zweiten Geleises zu reserviren.

„Wir wollen z. Z. auf die von uns schon wiederholt (wir verweisen auf unsere Darlegungen vom „3. Oktober 1885 und 30. März 1886) erörterte Frage, ob der h. Bundesrath berechtigt sei, über die Fonds=„zinsen der Gesellschaft zu verfügen, nicht eintreten, sondern zunächst darauf aufmerksam machen, daß der „Beschluß des Bundesrathes vom 23. Juli, von einer irrigen Voraussetzung ausgehend, der Bundesbehörde die „gewünschte Deckung nicht oder nur unzureichend verschafft und auf anderem Wege ohne Verletzung der wirklichen „oder vermeintlichen Rechte der Gesellschaft eine vollkommenere Deckung geboten werden kann.

„Vorab ist nämlich zu bemerken, daß der verfügbare Baufondrest schon auf Ende des Jahres 1885 nicht mehr „Fr. 10,300,000, sondern nur noch	Fr. 9,972,600. —
„betrug. Im Laufe des fließenden Jahres sind mit Ihrer Gutheißung ferner für den „Bau der Stammlinie verwendet worden	„ 800,000. —
„wovon Fr. 409,000 auf Vermehrung von Fahrbetriebsmitteln und der Rest auf eine „größere Zahl von Ergänzungsbauten, namentlich Neubauten in Chiasso, Erstfeld und „Brunnen fallen.	
„Es bleiben somit noch verfügbare Baumittel	Fr. 9,172,600. —

		Uebertrag Fr. 9,172,600. —
„Hievon werden nach der Aufstellung, welche wir Ihrem verehrlichen Departemente „unterm 3./5. August fließenden Jahres gemacht haben, noch in Anspruch genommen „werden für Ergänzungs- und Schutzbauten	Fr. 1,333,400. —*)	
„für die Zentralwerkstätte	„ 1,680,000. —	
„Rechnen wir für Vermehrung von Betriebsmaterial, welche „bei einer Verkehrssteigerung nothwendig werden wird, . .	„ 500,000. —	
„so stehen wir vor einem Bedarf von . . . . . „welcher aus den vorhandenen Baumitteln gedeckt werden muß.		„ 3,513,400. —
„Es bleiben somit nur zur Verfügung		Fr. 5,659,200. —

„wobei zu bemerken ist, daß noch Bedürfnisse, welche sich heute nicht beziffern lassen, in's Auge gefaßt werden „müssen, die Verwendungen für das neue Verwaltungsgebäude, welche allerdings durch Errichtung von Hypo- „theken größtentheils wieder verfügbar gemacht werden können, außer Betracht gelassen.

„Hieraus geht hervor, daß die vorhandenen Baumittel, auch wenn denselben die Zinserträgnisse beigefügt „werden, bei weitem nicht ausreichen, den Bedarf für das zweite Geleise auf der Bergstrecke zu decken, und somit „der Zweck des Beschlusses vom 23. Juli abhin — dem Bundesrathe für die nöthige Bausumme Deckung zu „verschaffen — nicht erreicht wird.

„Wir sind nun im Falle, dem Bundesrathe eine ausreichendere Deckung anzubieten. Unser Verwaltungs- „rath hat uns nämlich ermächtigt, dem Bundesrathe als Garantie für das Vorhandensein der Mittel zur Erstellung „des zweiten Geleises auf der Bergstrecke — Beginn und Dauer des Baues vorbehalten, — solide Werth- „papiere im Betrage von 10 Millionen Franken zu offeriren, unter der selbstverständlichen „Bedingung, daß dagegen das Recht der Gesellschaft, über die Zinsen ihrer noch nicht im Baue verwendeten „Baukapitalien innert den gesetzlichen Schranken zu verfügen, nicht weiter beanstandet werde. Dabei hat es die „Meinung, daß mit dem Fortschreiten des Baues des zweiten Geleises die Kaution successive vermindert, beziehungs- „weise ein den Ausgaben entsprechender Betrag von Titeln wieder herausgegeben werde.

„Indem wir Ihnen diese Offerte zu Handen des Bundesrathes unterbreiten, gestatten wir uns zu bemerken, „daß wir uns damit ganz auf den Boden der internationalen Gotthardbahnverträge und der Bundesrathsbeschlüsse „vom 3. November 1871 und 4. Juli 1879 betreffend die Verpflichtungen der Gotthardbahn gegenüber dem „Bunde stellen. Laut Art. 11 der genannten Verträge ist die Eidgenossenschaft verpflichtet worden, von der Gesell- „schaft eine Kaution — sei es in Geld oder Werthschriften — zu verlangen, welche den durch sie einzugehenden „Verpflichtungen in genügender Weise entspricht. Der Bundesrath hat die Kaution für alle von ihm der Gesellschaft „auferlegten Verpflichtungen auf 10 Millionen Franken festgesetzt. Wenn ein Kautionsbetrag von 10 Millionen „Franken für die sämmtlichen Bauverpflichtungen der Gotthardbahn als ausreichend erachtet wurde, so glauben „wir in der That sehr weit zu gehen, wenn wir denselben Betrag für die Erfüllung bloß einer einzelnen, gewiß „viel minder großen Verpflichtung anerbieten.

„Die Mittel zur Leistung der Kaution beabsichtigen wir in der Weise zu schaffen, daß der noch nicht begebene „Rest des 4%-Anleihens von 100 Millionen im Betrage von 5½ Millionen Franken zur Emission gebracht „und sodann 4½ Millionen Franken den vorhandenen Geldmitteln entnommen würden. —

*) Bemerkung. In dieser Aufstellung ist als Beitrag der Gotthardbahn an die Tessinkorrektion ein Posten von Fr. 250,000 aufgenommen.

„III. Im Zusammenhange mit der Behandlung der vorstehend erörterten Fragen muß unseres Erachtens noch „ein dritter Punkt erledigt werden.

„Durch Beschluß des Bundesrathes vom 29. April 1884 sind wir eingeladen worden, innert Jahresfrist

„a) die technischen Vorlagen für die Ausführung des Baues der Linien Luzern—Küßnacht—Immensee und „Zug—Walchwyl—Goldau dem Bundesrathe einzureichen und

„b) demselben das zur Beschaffung der Mittel zum Baue der beiden Linien erforderliche Finanzprogramm „und den Nachweis vorzulegen, daß diese Mittel gesichert seien.

„Wir sind dieser Einladung, insoweit sie die technischen Vorlagen betrifft, nachgekommen, indem wir Ihnen „unterm 18./22. Mai 1886 die detaillirten Baupläne und Kostenberechnungen für den Bau der beiden Linien, „bezüglich der erstern unter einer bis jetzt noch nicht eingetretenen Voraussetzung, unterbreiteten.

„Wir haben uns bemüht, auch die Grundlagen für einen soliden Finanzausweis zu schaffen. Auf unsern „Antrag hat die Generalversammlung der Aktionäre unserer Gesellschaft, „in der Absicht, die Gesellschaft finanziell „zu kräftigen und uns zugleich in die Lage zu versetzen, den Ausweis über den Besitz der erforderlichen Mittel „zum Baue der nördlichen Zugangslinien zu leisten," unterm 27. Juni 1885 beschlossen:

„1. Das Aktienkapital der Gesellschaft um 5 Millionen Franken zu erhöhen, unter der Bedingung, daß „dagegen die Zinsen der vorhandenen Fonds, mit Ausschluß der Zinsen des Erneuerungsfonds, der Gesellschaft „ungeschmälert überlassen werden, wogegen dem Reservefond eine Reihe außerordentlicher Einnahmen zuge„wiesen würden;

„2. nach erfolgter Genehmigung des Baues der nördlichen Zugangslinien den noch nicht begebenen Rest „des 4%-Anleihens von 100 Millionen Franken im Betrage von 5½ Millionen Franken zu emittiren und ein „Anleihen von 5 Millionen Franken mit Pfandrecht auf den neu zu erstellenden Linien zu kreiren und nach Bedarf „zum Bau der genannten Linien zu verwenden.

„Zu unserm Bedauern sind die von der Generalversammlung an die Erhöhung des Aktienkapitals geknüpften „Bedingungen von der hohen Bundesbehörde nicht genehm gehalten worden und mußte daher die Aktienemission, „durch welche die Mittel zum Ausbaue des Stammnetzes auf 15 Millionen Franken erhöht worden wären, ver„tagt werden. In Folge des inzwischen eingetretenen Rückganges des Verkehres ist dermalen an eine Herausgabe „von neuen Aktien nicht mehr zu denken und müssen die noch nicht begebenen 5½ Millionen Franken des 4%-„Anleihens von 100 Millionen Franken in Anspruch genommen werden, um die für den Ausbau des Stamm„netzes erforderlichen Gelder zu beschaffen, beziehungsweise dem Bundesrathe eine ausreichende Deckung für das „Vorhandensein der Mittel zur Erstellung des zweiten Geleises leisten zu können. In Folge dessen bleibt z. Z. „für die Leistung des Finanzausweises für die nördlichen Zugangslinien kein anderer Weg, als der der Kontra„hirung eines Anleihens für den ganzen Baubedarf. Angesichts der großen Mehrbelastung, welche der Gesellschaft „durch den Ausbau des Stammnetzes, speziell die rasche Erstellung des zweiten Geleises erwachsen wird, muß „jedoch eine Vermehrung der Schulden zu Gunsten des Baues von Linien, welche der Gesellschaft noch erhebliche „Betriebsausfälle bringen werden, um so mehr auf ernste Bedenken stoßen, da seit Jahresfrist auch der Verkehr „der Bahn nichts weniger als ein befriedigender bezeichnet werden kann.

„Wir gehen daher bei unserem Anerbieten für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke von „der bedingenden Voraussetzung aus, daß uns in Folge der Uebernahme der Verpflichtung zur Erstellung des „zweiten Geleises und der dermaligen Verkehrsverhältnisse vom hohen Bundesrathe

„für die Leistung des Finanzausweises für die nördlichen Zugangslinien eine entsprechende Fristverlängerung „gewährt werde."

Der schweizerische Bundesrath hat uns hierauf erwidert, er sei ebenfalls damit einverstanden, daß der Bau des zweiten Geleises, soweit er vertragsmäßig noch auszuführen sei, an die Hand genommen und durchgeführt werde; er glaube indessen mit Bestimmtheit annehmen zu dürfen, daß die von der Verwaltung der Gotthardbahn hiefür in Aussicht genommene Zeit von 13 Jahren von den beiden andern Staaten nicht angenommen werde, und habe daher beschlossen, denselben eine Frist von 10 Jahren zu proponiren, wobei er sich immerhin vorbehalte, bei veränderten finanziellen Verhältnissen unserer Unternehmung oder im Falle wesentlicher Verkehrszunahme oder aus ähnlichen Gründen eine entsprechende Verkürzung des programmmäßigen Termines eintreten zu lassen. — In Bezug auf die von uns weiter zur Sprache gebrachten Punkte habe er folgende Eröffnungen zu machen:

1. Bezüglich der geforderten Deckung erkläre er sich mit der Hinterlage des aus den vorhandenen Mitteln zu entnehmenden Betrages von vier und einer halben Million Franken befriedigt und verzichte auf die weiteren 5½ Millionen Franken, welche die herwärtige Verwaltung durch Ausgabe des Restes des 4% Anleihens von 100 Millionen Franken aufbringen wolle.

2. Er erkläre sich im Fernern bereit, gegen die verlangte Hinterlage den Beschluß vom 23. Juli vorigen Jahres außer Kraft zu setzen, in der Meinung jedoch, daß die Verwendung der Zinsen des Baufondrestes auch für die Zukunft gemäß der Vorschrift des Bundesrathsbeschlusses vom 8. Mai 1883 (Zuwendung von ⅓ an den Bau und von ⅔ an den Betrieb) stattzufinden habe.

3. Sobald der Bau des zweiten Geleises angeordnet sei, werde er seinen Beschluß vom 29. April 1884 in Bezug auf den Finanzausweis über die nördlichen Zufahrtslinien auf so lange suspendiren, bis unsere finanzielle Lage es gestatte, den Bau dieser Linien an die Hand zu nehmen und auszuführen.

Die Prüfung und Genehmigung des Bauprogrammes werde Gegenstand eines spätern Beschlusses bilden.

Die in unserem letzten Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit der schweizerischen Zentralbahn und der Nordostbahn betreffend Abtretung einer angemessenen Quote des bisher via Aargauische Südbahn instradirten Güterverkehrs von und nach dem Gotthard für den Fall der Ausführung des längern, über das Plateau von Meggen führenden und in den bestehenden Bahnhof Luzern einmündenden Tracés der direkten Linie Luzern-Immensee sind immer noch nicht zum Abschlusse gelangt. Es ist zwar von den Direktionen der drei betheiligten Bahnen unter Vorbehalt der Ratifikation ihrer Verwaltungsräthe eine bezügliche Vereinbarung getroffen und diese Uebereinkunft von den Verwaltungsräthen der schweizerischen Zentralbahn und der Gotthardbahn genehmigt worden. Dagegen hat der Verwaltungsrath der Nordostbahn dieselbe abgelehnt und für die vertragliche Beordnung dieses Verhältnisses Begehren gestellt, welche zum Theil von der schweizerischen Zentralbahn und zum Theil von uns als unannehmbar erklärt werden mußten. Die Direktion der Nordostbahn hat es übernommen, ihrem Verwaltungsrathe von dieser Sachlage Kenntniß zu geben, und es bleibt nunmehr zu gewärtigen, ob der letztere bei seiner Auffassung beharre.

II. Verwaltungsorgane.

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

Ueber den Personalbestand der Gesellschaftsorgane haben wir zunächst zu berichten, daß die Generalversammlung die in Folge Hinschiedes des Herrn Nationalrath Karrer in Sumiswald erledigte Stelle im