

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 1 (1871-1872)  
**Rubrik:** Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**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 ersten, den Zeitraum vom 6. Dezember 1871 bis zum 31. Dezember 1872 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

Da unsere Geschäftsberichte bis zu einem gewissen Grade eine Geschichte der Unternehmung der Gotthardbahn, wenigstens von dem Augenblicke an, in welchem diese Unternehmung in's Leben trat, enthalten sollen, und da überdieß die staatlichen und finanziellen Grundlagen, auf welchen die Unternehmung beruht, sowie die Organisation ihrer Verwaltung nur in engern Kreisen des Genauern bekannt sein dürften, so glauben wir, eingehendere Mittheilungen hierüber in unsern ersten Geschäftsbericht niederlegen zu sollen. Wir nehmen um so weniger Anstand, dieses zu thun, als die der Darstellung des Bahnbaues gewidmete Abtheilung dieses Berichtes der Natur der Sache nach noch nicht sehr umfänglich ausfallen und als ferner über den Bahnbetrieb dießmal noch gar nichts zu sagen sein wird.

**I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.**

Wir gedenken hier zunächst des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn, welcher unter dem 15. Oktober 1869 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreiche Italien abgeschlossen worden und dem das Deutsche Reich durch Vertrag vom 28. Oktober 1871 beigetreten ist. Wenn derselbe auch keine direkten Rechtsverhältnisse für die Gotthardbahngesellschaft begründet, weil sie sich nicht unter den Kontrahenten des Vertrages befindet, so ist er hinwieder als die Richtschnur zu betrachten, nach welcher die Schweizerische Bundesversammlung und der Schweizerische Bundesrath bei Feststellung der staatlichen Grundlage der Unternehmung der Gotthardbahn, wie dieselbe in den Beschlüssen betreffend Genehmigung der kantonalen Konzessionen und der Statuten der Gotthardbahngesellschaft enthalten ist, zu verfahren hatten.

Der Staatsvertrag enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

Das Gotthardbahnnetz umfaßt die Linien: Luzern=Rüschnacht=Zimmensee=Goldau und Zug=St. Adrian=Goldau, ferner Goldau=Flüelen=Biasca=Bellinzona, sodann Bellinzona=Lugano=Chiasso, endlich Bellinzona=Magadino=Italienische Grenze (Luino) mit Zweigbahn nach Locarno. Die dieses Netz bildenden Bahnen werden eine Länge von ungefähr 263 Kilometern erhalten.

Italien wird auf dem linken Ufer des Langensees eine Eisenbahn erstellen, welche die Gotthardbahn an der Grenze bei Luino mit einem der an der direkten Linie nach Genua liegenden Punkte des Italienischen Bahnnetzes verbindet, und im Weitern dafür sorgen, daß die Verbindungslinie von Camerlata nach Chiasso auf den nämlichen Zeitpunkt wie die Bahnstrecke Chiasso=Lugano gebaut und in Betrieb gesetzt werde. Die kontrahierenden Parteien verpflichteten sich überhaupt, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnnetz führenden Zufahrtslinien im Sinne der Abkürzung forrgirt werden.

Die Gotthardbahn soll, um den Bedingungen einer großen internationalen Linie zu entsprechen, so angelegt werden, daß ihr Kulminationspunkt nicht höher als 1162 1/2 Meter über dem Meere zu liegen kommt. Der kleinste Radius der Kurven darf nicht unter 300 Meter und das Maximum der Steigungen nicht über 25‰ gehen. Sollte es nöthig werden, zwischen Biasca und Laborgo die Steigung von 25‰ zu überschreiten, so ist hiezu die Ermächtigung des Schweizerischen Bundesrathes einzuholen, der für diese Strecke eine Erhöhung bis auf 26‰ gestatten kann. Der zwischen Göschenen und Airolo zu bauende Tunnel ist in gerader Linie herzustellen. Der Bundesrath entscheidet über alle Fragen, welche auf die Ausführung des großen Tunnels Bezug haben. Die Linie von Flüelen nach Biasca soll doppelspurig gebaut werden. Auf den übrigen Theilen der Linie Goldau=Bellinzona sind die Tunnel für eine zweispurige Bahn zu erstellen, die Kunstbauten und Erdarbeiten können dagegen bloß einspurig angelegt werden. Alle übrigen Linien dürfen einspurig gebaut werden.

Die Linien von Biasca bis zum Langensee und von Lugano nach Chiasso müssen 3 Jahre nach Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft, die übrigen Linien des Gotthardbahnnetzes gleichzeitig mit dem großen Gotthardtunnel vollendet sein. Die Dauer der Bauzeit wird für die Linien Luzern=Rüschnacht=Goldau, Zug=St. Adrian=Goldau, Biasca=Bellinzona, Lugano=Chiasso und Bellinzona=Schweizerische Grenze (Luino) mit Abzweigung nach Locarno auf 2 1/2 Jahre, für die Linien Goldau=Flüelen, Flüelen=Göschenen, Airolo=Biasca und Bellinzona=Lugano auf 4 1/2 Jahre und für den großen Gotthardtunnel auf 9 Jahre angenommen.

Die Betriebsorganisation ist der Genehmigung des Bundesrathes zu unterstellen. Fälle höherer Gewalt vorbehalten, soll der Betrieb gegen jede Unterbrechung sicher gestellt werden. Derselbe hat in allen Theilen den Anforderungen zu entsprechen, welche man an eine große internationale Bahn zu stellen berechtigt ist. Die vertragsschließenden Parteien werden den Verkehr zwischen Deutschland und Italien möglichst zu erleichtern und zu diesem Zwecke eine thunlichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen zu veranstalten suchen. Die Gotthardbahngesellschaft hat mit den Eisenbahnen der subventionirenden Staaten auf deren Verlangen einen direkten Verkehr für den Transit über den Gotthard einzurichten. Die Schweiz wird die erforderlichen Maßregeln treffen, damit die Züge so organisiert werden, daß sie mit den Deutschen und Italienischen Bahnen möglichst ohne Unterbrechung coincidiren. Auch sollen auf der Gotthardlinie im Sommer wenigstens drei und im Winter wenigstens zwei tägliche Personenzüge nach beiden Richtungen ohne Unterbrechung kursiren. Einer derselben soll ein Schnellzug sein.

Im Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt betragen die Maximal-Transporttaxen: für Reisende I. Klasse 50 Cts., II. Klasse 35 Cts., III. Klasse 25 Cts. per Schweizerstunde nebst einer Zuschlagstaxe von 50 % für Bahnstrecken mit einer Steigung von wenigstens 15‰, für Eilgüter 45 Cts. per

Tonne und Kilometer ohne Tarzuschlag, für Rohstoffe in gewöhnlicher Fracht, falls sie in ganzen Wagenladungen versendet werden, 5 Cts. pro Tonne und Kilometer nebst einer Zuschlagstaxe von 3 Cts. pro Tonne und Kilometer für Bahnstrecken mit Steigungen von wenigstens 15 ‰, für alle andern Waaren in gewöhnlicher Fracht 14 1/2 Cts. pro Tonne und Kilometer oder 19 1/2 Cts. pro Tonne und Kilometer auf Bahnstrecken mit Steigungen von wenigstens 15 ‰. Die Gotthardbahngesellschaft ist gehalten, für den Personen- und Gütertransport von, nach und durch Italien den Eisenbahnen der Subventionsstaaten mindestens dieselben Vortheile und Erleichterungen zu Theil werden zu lassen, welche sie, sei es andern Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgend welchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es endlich den Schweizerischen Grenzstationen gewähren sollte. Sie darf in keine Kombination mit andern Schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde. Insbesondere sollen die Tarifermäßigungen, welche die Gotthardbahn zur Belebung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung den Regierungen der Subventionsstaaten zeitig mitgetheilt und auf deren Verlangen den konkurrirenden Bahnen und Bezirken auf den nämlichen Zeitpunkt zugestanden werden. Wenn die Zinsen des Aktienkapitales 9 ‰ übersteigen, so hat eine Reduktion der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen, einzutreten.

Der für die Erstellung der Gotthardbahn erforderliche Subventionsbetrag ist auf 85 Millionen Franken festgesetzt worden. Hievon hat die Schweiz 20 Millionen, Italien 45 Millionen und das Deutsche Reich 20 Millionen Franken übernommen. Ein Drittel der Subventionen ist in 9 gleichen Annuitäten zu bezahlen. Rückfichtlich der Einzahlung der andern Drittheile gelten folgende Bestimmungen: Für jedes Baujahr ist zu geeigneter Zeit den Subventionsstaaten ein Programm und ein Voranschlag der in dem großen Tunnel auszuführenden Arbeiten zu überreichen. Der Bundesrath fixirt den Zeitpunkt des Beginnes des ersten Baujahres und wird am Ende jedes Baujahres den andern Staaten Kenntniß von derjenigen Summe geben, welche wirklich verausgabt wurde. Die Zahlung dieser Summe sowie der gleichmäßigen Annuitäten erfolgt sodann jeweilen einen Monat nach stattgehabter Verifikation der Arbeiten an den beiden großen Tunnels des Gotthard und des Monte Genere, welche jedes Jahr zu einer bestimmten Zeit durch die subventionirenden Staaten vorzunehmen ist, in baarem Gelde. Bei der letzten Einzahlung soll der eventuelle Restbetrag der Totalsubvention liquidirt werden. Sobald die den Aktien zukommende jährliche Dividende den Betrag von 7 ‰ übersteigt, fällt die Hälfte des Ueberschusses dem Subventionskapitale zu.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft übernimmt die allgemeine Verpflichtung, die Vorschriften des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn vollziehen zu lassen. Sie hat von der Gesellschaft eine Kaution zu verlangen, welche den durch dieselbe einzugehenden Verpflichtungen in genügender Weise entspricht. Diese Kaution soll nicht eher zurückerstattet werden, als bis die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder die nothwendigen Garantien in einer andern Form geleistet hat.

Aus der internationalen Konferenz für die Begründung der Gotthardbahn ist nebst dem eben besprochenen Staatsvertrage noch das Spezialprotokoll vom 13. Oktober 1869 betreffend die Vertretung der Schweizerischen Kantone in der Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft hervorgegangen. Gemäß diesem Protokolle steht jedem Schweizerischen Kantone, welcher sich zur Verabreichung einer Subvention für die Gotthardbahnunternehmung verpflichtet hat, für die Gesamtsumme des von ihm, beziehungsweise von Gemeinden, die demselben angehören, zugesicherten Subventionskapitales das gleiche Stimmrecht in den Generalversammlungen zu, welches ein Aktionär für ein Aktienkapital von demselben Betrage ausüben berechtigt wäre. Würden indessen gemäß dieser Bestimmung in einer Generalversammlung die Vertreter der subventionirenden Schweizerischen Kantone in ihrer Gesamtheit mehr als einen Sechstheil der Stimmen

abzugeben in den Fall kommen, so ist das Stimmrecht der einzelnen Kantone proportional zu reduzieren, bis die Stimmen der sämtlichen Kantone auf diesen Sechstheil reduziert sind.

Vor der Ratifikation des Vertrages von Seite Italiens verlangte die Italienische Regierung von der Schweiz gewisse Zusicherungen betreffend die Herbeiziehung des bei dem Baue des Montcenis-Tunnels thätig gewesenen technischen Personales zu der Ausführung des Gotthardtunnels, sowie betreffend die Verwendung der für die Herstellung des Montcenis-Tunnels benutzten Maschinen und Zubehörden zu der Durchbohrung des Gotthard. Das Ergebnis der hierüber gepflogenen, sehr umfangreichen Verhandlungen bestand darin, daß der Schweizerische Bundesrath der Italienischen Regierung unter dem 26. Mai 1871 die nachfolgende Erklärung abgab:

Le Conseil fédéral déférant au vœu exprimé par le Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie, et désireux d'utiliser autant que possible les expériences faites à l'occasion du percement du Mont-Cenis, veillera en vertu de l'article onze du traité du 15 Octobre 1869 qui l'autorise à prononcer sur toutes les questions ayant rapport à la grande galerie, à ce que la Société du St-Gothard ou telle autre Société qui lui sera substituée accorde aux ingénieurs et au personnel technique dépositaires de ces expériences une part équitable aux travaux du grand tunnel du St-Gothard; que ces travaux soient exécutés en entreprise, en régie ou d'après un système mixte.

Toutefois, il demeure entendu que cette déclaration n'exclut pas la libre concurrence et que le Conseil fédéral en se prononçant en vertu de l'article onze du traité du 15 Octobre 1869, pour une des offres faites au concours, accordera au personnel qui a été employé au percement du Mont-Cenis une part équitable dans le contrat à conclure, sur la base de cette offre.

De plus, le Conseil fédéral informé que le Comité du St-Gothard est disposé, ensuite de sa décision du 27 Avril dernier, à acquérir le matériel qui a servi à la perforation du Mont-Cenis, n'a point d'objections à faire à ce que la somme stipulée pour l'achat du dit matériel, soit déduite du montant des subsides que l'Italie aura à payer conformément aux articles 12, 16, 17 et 20 du traité du 15 Octobre 1869.

Die in der vorstehenden Note erwähnte, vom 27. April 1871 datirte Erklärung des Ausschusses der Vereinigung Schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung der Gotthardbahn betreffend den Ankauf der am Mont-Cenis gebrauchten Maschinen lautet hinwieder folgendermaßen:

Le Comité du St-Gothard s'engage à acquérir au prix fixé par 4 experts nommés par les deux pays, les machines et le matériel qui ont servi au percement du tunnel du Mont-Cenis, sous la réserve toutefois que ces machines et ce matériel seront reconnus être propres à la perforation du St-Gothard et que ces objets seront reconnus être du meilleur système connu au moment du commencement des travaux du St-Gothard, et qu'ils seront encore en bon état.

Dans le cas où les experts ne tomberaient pas d'accord, soit sur le prix de ce matériel, soit sur la qualité des machines, les experts nommeront un surarbitre qui décidera toutes les questions qui y ont rapport. Si les experts ne pouvaient pas s'entendre sur le choix de cet arbitre, le Conseil fédéral serait prié de désigner trois arbitres dont chaque partie aurait le droit d'en récuser un. Celui qui resterait prononcera sur toutes les questions sans appel.

Die Gotthardbahngesellschaft befindet sich in dem Besitze der Konzessionsurkunden 1) des Kantons Luzern vom 9. Juni 1869 für die Bahnstrecke von Luzern bis zur Schweizerischen Kantonsgrenze bei Meggen, 2) des Kantons Zug vom 23. Juni 1869 für die Bahnstrecke von Zug über Waldchwil bis zur Schweizerischen Kantonsgrenze bei St. Adrian, 3) des Kantons Schwyz vom 30. Juni 1869 für die auf dortigem Gebiete befindliche Bahnlinie, welche von Sifikon ausgehend in der Gegend von Goldau sich theilt, um einerseits an der Zugerischen Grenze bei St. Adrian an eine von Zug, anderseits an der Luzernerischen Grenze bei Rüschnacht an eine von Luzern herkommende Eisenbahn sich anzuschließen, 4) des Kantons Uri vom 27. Juni 1869 für eine Eisenbahn, welche von der Schweizerischen Grenze bei Sifikon den Kanton Uri hinauf und vermittelst eines den Gotthard an geeigneter Stelle durchbrechenden Tunnels nach dem Kanton Tessin gelangen soll, 5) des Kantons Tessin vom 15. Mai 1869 für die Bahnlinien von Biasca bis an die Grenze Tessins gegen Uri, von Biasca über Bellinzona nach Locarno, von Bellinzona nach Lugano und von Lugano nach Chiasso.

Diese Konzessionen umfassen das ganze Netz der Gotthardbahn mit Ausnahme der Linie Bellinzona-Magadino-Italienische Grenze (Luino). Die Konzession für diese Linie ist noch nachzusehen und zwar nach der jetzigen Gesetzgebung bei der Schweizerischen Bundesversammlung. An der Ertheilung derselben ist nicht zu zweifeln, da der Bau der Linie Bellinzona-Magadino-Schweizerische Grenze (Luino) sich in dem Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn, in welchem die Schweiz eine der kontrahirenden Parteien ist, einbedungen findet.

Die für die Gotthardbahn ausgewirkten Konzessionen enthalten im Allgemeinen diejenigen Bestimmungen, welche in die Konzessionen für den Bau und Betrieb Schweizerischer Eisenbahnen aufgenommen zu werden pflegen. Doch sind einige besondere Stipulationen in denselben enthalten, welche wir hier noch hervorheben zu sollen glauben. Die sämtlichen konzessionirenden Kantone haben die Verpflichtung übernommen, bei den ihnen vorbehaltenen Entscheiden über die Genehmigung der Baupläne die Erleichterung des Bahnbetriebes in vorzugsweise Berücksichtigung zu ziehen. Sodann ist der Gotthardbahngesellschaft von den Kantonen Zug, Schwyz, Uri und Tessin die Ermächtigung zur unentgeltlichen Benutzung von Steinbrüchen, Kalk- und Gypsgruben, Kies und Sand, gewöhnlichen Steinen und Haussteinen, welche sich auf öffentlichen Grundstücken befinden oder im Bette der Flüsse und Bäche oder an den Ufern derselben zu finden sind, soweit die Gesellschaft diese Vergünstigungen zum Zwecke des Baues oder der Unterhaltung der Bahn sammt ihren Zubehörenden in Anspruch nehmen will, eingeräumt worden. Endlich hat der Kanton Tessin die Verpflichtung zur unentgeltlichen Abtretung gewisser Ländereien der Gemeinden, der Patriziate, der Korporationen, der Kreise, der Bezirke und des Staates für den Bau und die Unterhaltung der Bahn und ihrer Zubehörenden übernommen.

Die Beschlüsse der Schweizerischen Bundesversammlung vom 22. Oktober 1869 betreffend die Genehmigung der vorerwähnten Konzessionen der Kantone, welche außer den üblichen Ratifikationsbedingungen lediglich die Bestimmungen enthalten, daß die Statuten der Gotthardbahngesellschaft der endlichen Genehmigung des Schweizerischen Bundesrathes unterliegen und daß sowohl den Konzessionen als den Bundesgenehmigungsbeschlüssen gegenüber der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag vorbehalten bleibe, sind der Gotthardbahngesellschaft ebenfalls in urkundlicher Form zugefertigt worden.

Durch den Vertrag betreffend Beschaffung des Baukapitales für die Gotthardbahn vom 10. Oktober 1871 haben die Direktion der Discontogesellschaft in Berlin, die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, der A. Schaaffhausen'sche Bankverein in Köln, das Bankhaus S. Oppenheim junior & Comp.

in Köln, die Direktion der N. Seehandlungsgesellschaft in Berlin, das Bankhaus M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. und das Bankhaus S. Bleichröder in Berlin gegenüber der „Vereinigung Schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn“ die Bildung eines internationalen Konfortiums zur Beschaffung der für die Ausführung des Gotthardbahnunternehmens erforderlichen Geldmittel, welche außer dem Subventionskapitale von 85 Millionen Franken auf 102 Millionen Franken angeschlagen wurden, übernommen. Dieses Konfortium sollte zu gleichen Theilen aus Schweizerischen, Italienischen und Deutschen Bankinstituten und Bankhäusern bestehen. Es kam dann auch wirklich in der angestrebten Weise zu Stande. Seine abschließliche Zusammensetzung ist die nachfolgende:

### 1. Schweizerische Gruppe.

Schweizerische Nordostbahngesellschaft in Zürich	mit einer Beteiligung von Fr.	9,000,000
Schweizerische Zentralbahngesellschaft in Basel	„ „ „ „	9,000,000
Schweizerische Kreditanstalt in Zürich	„ „ „ „	8,500,000
Basler Handelsbank in Basel	„ „ „ „	1,500,000
Bischoff zu St. Alban in Basel	„ „ „ „	1,500,000
N. Kaufmann in Basel	„ „ „ „	1,000,000
Bank in Luzern	„ „ „ „	1,000,000
Argauische Bank in Aarau	„ „ „ „	1,000,000
Bank in Schaffhausen	„ „ „ „	750,000
Berner Handelsbank in Bern	„ „ „ „	500,000
Thurgauische Hypothekenbank in Frauenfeld	„ „ „ „	250,000
	Summa Fr.	34,000,000

### 2. Deutsche Gruppe.

Direktion der Discontogesellschaft in Berlin	mit einer Beteiligung von Fr.	7,820,000
Bank für Handel und Industrie in Darmstadt	„ „ „ „	5,780,000
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.	„ „ „ „	5,780,000
N. Schaaffhausen'scher Bankverein in Köln	„ „ „ „	4,080,000
Sal. Oppenheim jun. & Comp. in Köln	„ „ „ „	4,080,000
Generaldirektion der N. Seehandlungsgesellschaft in Berlin	„ „ „ „	3,400,000
S. Bleichröder in Berlin	„ „ „ „	3,060,000
	Summa Fr.	34,000,000

### 3. Italienische Gruppe.

Società Generale di Credito Provinciale e Comunale in Florenz	mit einer Beteiligung von Fr.	16,600,000
Banca Nazionale nel Regno d'Italia in Florenz	„ „ „ „	15,000,000
U. Geißer & Comp. in Turin	„ „ „ „	1,100,000
Banca di Torino	„ „ „ „	750,000
A. Uzielli in Livorno	„ „ „ „	400,000
C. F. Brot in Mailand	„ „ „ „	150,000
	Summa Fr.	34,000,000

Das von dem Konfortium zu beschaffende Kapital von 102 Millionen Franken wurde in ein Aktientkapital von 34 Millionen und ein Obligationenkapital von 68 Millionen Franken eingetheilt.

Bis zur Eröffnung des großen Gotthardtunnels wird für das Aktienkapital ein fester Zins von 6 % vergütet. Für das Obligationenkapital wurde eine Verzinsung von 5 % festgesetzt.

Das Konsortium verpflichtete sich zur festen Uebernahme des Aktienkapitales von 34 Millionen zum Kurse von 95 %, abzüglich 3 % Provision, und des Obligationenkapitales von 68 Millionen Franken zum Kurse von 97 %, abzüglich 2 % Provision. Die Mitglieder des Konsortiums übernahmen die Haftbarkeit für die Einzahlung der ersten 40 % des Aktienkapitales in der Meinung, daß, nachdem diese Einzahlung erfolgt sein werde, auf den Inhaber lautende Interimscheine auszugeben und die Verpflichtungen des Konsortiums bezüglich der Uebernahme der Aktien als erfüllt zu betrachten seien. Die Obligationen werden in 4 Serien, die erste zu 12 Millionen, die zweite zu 18 Millionen, die dritte zu 18 Millionen und die vierte zu 20 Millionen Franken ausgegeben. Das Konsortium hat die erste Serie der Obligationen gleichzeitig mit der ersten Einzahlung auf die Aktien und die übrigen Serien zu den Terminen, welche die Gotthardbahn-Gesellschaft ansetzen wird, abzunehmen. Der Abnahmetermin der letzten Serie darf nicht über den 1. Juli 1878 hinausgerückt werden. Das Konsortium bestellt für die Uebernahme der Obligationen eine Kaution, welche jeweilen 20 % des noch nicht abgenommenen Theiles der Obligationen betragen soll. Während der Dauer dieser Kautionsbestellung nehmen die Beteiligten für die Erfüllung der ihnen aus der Uebernahme der Obligationen obliegenden Verpflichtungen in der Schweizerischen Bundesstadt gerichtliches Domizil.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft gewährt dem Konsortium einen Dritteltheil der Ersparnisse, welche allfällig bei dem Baue des großen Tunnels, ausschließlich des Mauerwerkes, dagegen einschließlich des doppelspurigen Oberbaues, gegenüber dem Voranschlage von Frkn. 3,733 per Meter erzielt werden. Diesen Antheil an den Bauersparnissen des großen Tunnels hat das Konsortium im Verfolge auf die 68,000 Aktien der Gotthardbahn, und zwar auf jede Aktie im gleichen Verhältnisse, übertragen. Derselbe soll den Aktionären zu gut kommen, sobald der große Tunnel vollendet ist, zu welchem Zwecke den definitiven Aktientiteln ein besonderer Genußschein beigelegt werden wird.

Die Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft vom 1. November 1871 bezeichnen als Zweck der Unternehmung den Bau und Betrieb des in dem Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn angegebenen Eisenbahnnetzes. Sie stellen indessen der Gotthardbahn-Gesellschaft unter Vorbehalt der auf diesem Staatsvertrage, auf den Konzessionen der Kantone und den Konzessionsgenehmigungen des Bundes beruhenden staatlichen Befugnisse frei, ihr Bahnnetz durch den Bau oder durch den Ankauf weiterer Linien oder auch auf irgend einem andern Wege auszudehnen, Bahnen im Eigenthume Dritter ganz oder bloß theilweise, also z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, in Pacht zu nehmen, mit andern Bahnunternehmungen Gemeinschaftsverträge abzuschließen, sowie endlich Kommunikationsmittel, welche, in Verbindung mit dem Gotthardbahnnetze stehend, zur Hebung des Verkehrs auf demselben beizutragen geeignet sind, in's Leben zu rufen oder sich bei der Herstellung solcher zu betheiligen. Unter dem gleichen Vorbehalte räumen die Statuten hinwieder der Gotthardbahn-Gesellschaft die Berechtigung ein, ihr Bahnnetz ganz oder theilweise zu veräußern, sowie dasselbe in seiner gesammten Ausdehnung oder bloß streckenweise entweder in vollem Umfange oder nur in beschränkter Art, wie z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, zu verpachten.

Der Sitz der Gotthardbahn-Gesellschaft ist in Luzern.

Unter Vorbehalt des dem Bunde und den Kantonen zustehenden Rechtes, das Gotthardbahnnetz auf dem Wege des Rückkaufes an sich zu ziehen, und unbeschadet der der Gotthardbahn-Gesellschaft durch die Statuten eingeräumten Befugniß zur Veräußerung ihres Bahnnetzes, erstreckt sich die Dauer der Gotthardbahn-Gesellschaft



auf den gleichen Zeitraum, auf welchen die Konzessionen für das Gotthardbahnnetz ertheilt sind, nämlich auf 99 Jahre, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des großen Gotthardtunnels an gerechnet. Wie aber in den Konzessionen auf den Ablauf dieses Zeitraumes eine Erneuerung derselben nach Mitgabe dannzumal zu treffender Uebereinkünfte in Aussicht genommen ist, so soll auch der Gotthardbahngesellschaft vorbehalten bleiben, die Dauer ihres Bestandes über jenen Zeitpunkt hinaus auszudehnen.

Von den übrigen Bestimmungen der Statuten, die nicht passender in einem andern Abschnitte des gegenwärtigen Geschäftsberichtes berührt werden, heben wir hier nur noch die nachfolgende hervor.

Von dem Zeitpunkte an, mit welchem das ganze Gotthardbahnnetz dem Betriebe übergeben sein wird, haben jährliche Einlagen in den Reservefond aus dem Reinertrage der Unternehmung zu erfolgen. Für diese Einlagen ist ein Regulativ aufzustellen. In demselben soll auf der einen Seite dafür gesorgt werden, daß der Reservefond jeweilen zur Bestreitung der mit der Erneuerung des Oberbaues und des Betriebesmaterials verbundenen Kosten ausreiche und überdieß noch einen geeigneten Betrag verfügbar habe, um bei außerordentlichen Unfällen, deren finanzielle Folgen auf den Betriebsergebnissen einzelner Jahre allzuschwer lasten würden, mit in Anspruch genommen werden zu können. Auf der andern Seite ist in dem Regulative darauf Bedacht zu nehmen, daß die Einlagen in den Reservefond sich in einem angemessenen Verhältnisse zu dem jeweiligen Jahresertrage der Unternehmung befinden.

Der Schweizerische Bundesrath hat mittelst Schlußnahme vom 3. November 1871 den Statuten der Gotthardbahngesellschaft die Genehmigung ertheilt. Bei diesem Anlasse hat er die von ihm Namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft in dem Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn eingegangenen, sowie die unter dem 26. Mai 1871 Italien gegenüber hinsichtlich der Ausführung des großen Tunnels übernommenen, oben erwähnten Verpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft überbunden und im Weiteren die ebenfalls oben mitgetheilte Erklärung der „Gotthardvereinigung“ vom 27. April 1871 betreffend die Uebernahme der bei der Durchbohrung des Mont-Genis gebrauchten Maschinen für unsere Gesellschaft verbindlich erklärt. Hinwieder wird der Bundesrath der Gesellschaft die Subventionen zur Verfügung stellen, welche ihm, um den Bau der Gotthardbahn zu ermöglichen, zugesichert sind. Für die Bezahlung dieser Subventionen hat er indessen eine Verpflichtung nur insoweit übernommen, als ihm dieselben von Seite der Verpflichteten behändigt werden. Der Bundesrath behielt sich sodann noch die Genehmigung des Regulatives betreffend die Bildung des Reservefondes vor. Endlich wurde der Betrag der Kaution, welche die Gesellschaft dem Bundesrathe für die Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen zu leisten hat, auf 10 Millionen Franken festgesetzt.

Nachdem die Ratifikationen des Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Italien und dem Deutschen Reiche vom 15. Oktober 1869, beziehungsweise 28. Oktober 1871 betreffend den Bau und Betrieb der Gotthardeisenbahn am 31. Oktober 1871 in Bern ausgetauscht worden waren, nachdem ferner der Vertrag vom 10. Oktober 1871 betreffend Beschaffung des Baukapitales für die Gotthardbahn mittlerweile ebenfalls die vorbehaltene Ratifikation der „Vereinigung Schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn“ empfangen hatte, und nachdem endlich, wie eben dargelegt wurde, die Statuten der Gotthardbahngesellschaft am 1. November 1871 von der vorgenannten „Vereinigung“ abschließend aufgestellt und von dem Schweizerischen Bundesrathe unter dem 3. gleichen Monats genehmigt worden waren, erfolgte am 6. Dezember 1871 die Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft. Dieselbe wurde den Kantonen, in deren Gebiet das Netz der Gotthardbahn sich befindet, notifizirt, da gemäß den von denselben ertheilten Konzessionen die für

den Beginn der Arbeit, sowie für die Leistung des Ausweises über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung anberaumten Fristen mit dem Tage der erfolgten Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft zu laufen beginnen. Die sämtlichen Kantone, an welche die Notifikation erlassen worden war, anerkannten rückantwortlich, daß der 6. Dezember 1871 als der Anfangstermin der eben erwähnten Fristen anzusehen sei.

Nachdem wir in unserer bisherigen Darstellung die gesammten Grundlagen, auf welchen die Unternehmung der Gotthardbahn beruht, beleuchtet haben, gedenken wir wohl am passendsten noch in diesem Abschnitte unseres Berichtes einiger Fragen, welche wir zu lösen berufen waren und die entweder Modifikationen von Bestimmungen der staatlichen Akte, auf welche unsere Unternehmung sich stützt, betrafen oder freiwillige Mehrleistungen unserer Gesellschaft über die in diesen staatlichen Akten enthaltenen Maximal- und Minimalvorschriften hinaus zum Gegenstande hatten oder sich endlich auf die Auslegung bezogen, welche einzelnen Stipulationen der mehrerwähnten Akte zu geben ist.

Der Beschluß des Bundesrathes betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft enthält im Einklange mit dem Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn die Bestimmung, daß die sämtlichen Linien des Netzes, mit Ausnahme derjenigen von Biasca an den Langensee und von Lugano nach Chiasso, gleichzeitig mit der Vollendung des großen Tunnels eröffnet werden sollen, daß die Maximalsteigung, welche bei dem Baue der Gotthardbahn in Anwendung kommen dürfe, 25 ‰ betrage und daß endlich alle Tessinischen Thalbahnen einspurig erstellt werden können, mit der einzigen Modifikation, daß auf der Bahnstrecke Biasca-Bellinzona die Tunnel für ein Doppelgeleise angelegt werden sollen.

Im Hinblick auf die große Bedeutung, welche die sämtlichen Tessinischen Thallinien und ganz besonders einzelne derselben nach der Durchbohrung des Gotthard für den internationalen Verkehr erlangen werden, haben wir, obgleich nicht dazu verpflichtet, beschlossen, auf denselben und somit auch auf der über den Monte Genere führenden Linie Bellinzona-Lugano das Steigungsmaximum von 16,6 ‰ einzuhalten und im Fernern auf den Bahnstrecken Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Lugano-Chiasso und Bellinzona-Magadino-Landesgrenze (Quino) schon von Anfang an die Expropriation in dem für die Herstellung einer doppelspurigen Bahn erforderlichen Umfange vorzunehmen, sowie die Ausführung der Tunnel und derjenigen Bauwerke, deren erst in späterer Zeit erfolgende doppelspurige Anlage mit unverhältnißmäßig großen Mehrkosten verbunden sein würde, doppelspurig zu bewerkstelligen.

Mittlerweile hatte die Italienische Regierung den Schweizerischen Bundesrath ersucht, prüfen zu wollen, ob es nicht am Plage wäre, zwei von dem Provinzialrath von Mailand gestellte Begehren, nämlich 1) Eröffnung der Linie Bellinzona-Lugano schon im Laufe des Jahres 1875 und 2) Ausschluß der Steigung von 25 ‰ auf dieser Linie, der Gotthardbahngesellschaft in besonders angelegentlicher Weise zur Entsprechung zu empfehlen. In Folge dieser Anregung der Italienischen Regierung richtete der Bundesrath an die Direktion der Gotthardbahn das Ansuchen, „sich über obige Begehren näher aussprechen zu wollen.“ Die Direktion hob in ihrer Antwort vor Allem hervor, daß die Gotthardbahngesellschaft gemäß der einschlägigen, von der Schweizerischen Bundesversammlung genehmigten Konzession des Kantons Tessin, sowie nach Mitgabe des bundesrätlichen Beschlusses betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft die Linie Bellinzona-Lugano erst auf den Zeitpunkt der Vollendung des großen Tunnels dem Betriebe zu übergeben, sowie ferner bei dem Baue der Gotthardbahn und also auch bei der Herstellung der einen Bestandtheil derselben bildenden

Linie Bellinzona=Lugano lediglich das Steigungsmaximum von 25 ‰ inne zu halten verpflichtet sei. Nachdem in solcher Weise — lautete im Weiteren die Antwort an den Bundesrath — die der Gotthardbahngesellschaft in Sachen zukommende Rechtsstellung pflichtgemäß gewahrt worden sei, mache man sich hinwieder ein Vergnügen daraus, dem Bundesrathe zur Kenntniß zu bringen, daß man, schon bevor die Anregung des Provinzialrathes von Mailand an die Direktion gelangt sei, aus eigenem Antriebe die beiden von demselben zur Sprache gebrachten Punkte in Erwägung gezogen und die hierseitige Untersuchung überdieß noch auf einen dritten Punkt, nämlich auf die Frage des doppelspurigen Baues der Linie Bellinzona=Lugano, sowie der Linien Lugano=Chiasso, Biasca=Bellinzona und Bellinzona=Magadino=Landesgrenze (Luino), ausgedehnt habe. Es wurden dann dem Bundesrathe die hierseits hinsichtlich der Maximalsteigung und des doppelspurigen Bahnbaues gefaßten, oben erwähnten Beschlüsse mitgetheilt und hierauf bezüglich der von Italienischer Seite angeregten Eröffnung der Linie über den Monte Cenero vor Vollendung des großen Tunnels bemerkt, es würde der Gotthardbahngesellschaft hieraus eine jährliche Einbuße von Fr. 800,000 bis Fr. 1,000,000 erwachsen. Diese Einbuße würde nicht durch anderweitige Vortheile aufgewogen oder gemildert, wie vielleicht angenommen werden möchte. Wollte nämlich von der Voraussetzung ausgegangen werden, daß, falls die zusammenhängende Linie Camerlata=Chiasso=Lugano=Bellinzona=Biasca schon geraume Zeit vor der Vollendung des großen Tunnels dem Verkehre übergeben würde, ein Theil des internationalen Verkehrs der Gotthardroute erhalten bleiben, beziehungsweise zugewendet werden könnte, so wäre dieß zweifelsohne eine ganz ungerechtfertigte Hoffnung. So lange der große Gotthardtunnel nicht eröffnet sei, könne an eine irgend erhebliche Entwicklung des internationalen Verkehrs auf der Gotthardroute nicht gedacht werden, und sollte auch eine bis Biasca mit Dampfkraft betriebene Straße der Benutzung jener Route etwelchen, wenn auch beschränkten Vorschub zu leisten im Stande sein, so dürfe nicht vergessen werden, daß sich ja eine solche Straße vermittelt der bis Sesto Calende und Arona führenden Italienischen Bahnen, der Dampfschiffahrt auf dem Langensee von Sesto Calende und Arona bis Locarno und endlich der bis zum 6. Dezember 1874 zu vollendenden Eisenbahn Locarno=Bellinzona=Biasca bereits darbiete. Unter so bewandten Umständen vermöge man nicht dazu Hand zu bieten, daß zu den gerechtfertigten Mehrkosten, welche der Gotthardbahngesellschaft aus der in Aussicht genommenen doppelspurigen Anlage der Bahnstrecken Bellinzona=Lugano, Lugano=Chiasso, Biasca=Bellinzona und Bellinzona=Magadino=Landesgrenze (Luino), sowie aus der Verminderung der Maximalsteigung der Monte Cenerelinie von 25 ‰ auf 16,6 ‰ erwachsen werden, noch die ungerechtfertigte finanzielle Einbuße von sehr erheblichem Belange hinzukomme, welche die Gotthardbahngesellschaft zu erleiden hätte, wenn die Monte Cenerelinie geraume Zeit vor der Eröffnung des großen Gotthardtunnels dem Betriebe übergeben würde.

Diese Antwort, welche unter dem 21. November des Berichtsjahres an den Schweizerischen Bundesrath abging, ist mittlerweile ohne Erwiderung und somit unwidersprochen geblieben.

Laut Art. 3 des internationalen Vertrages betreffend die Gotthardbahn müssen die Linien „von Biasca bis zum Langensee“ und von Lugano nach Chiasso drei Jahre nach Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft, also bis zum 6. Dezember 1874, vollendet sein. Im weiteren Verlaufe des Art. 3 ist sodann von einer Linie „Bellinzona=Schweizerische Grenze (Luino) mit Zweigbahn nach Locarno“ und in Art. 1 von einer Linie „Bellinzona=Magadino=Italienische Grenze gegen Luino mit Zweigbahn nach Locarno“ die Rede. Es entstand nun die Frage, ob unter der bis zum 6. Dezember 1874 zu erbauenden Linie von Biasca bis zum Langensee die Linie Biasca=Locarno oder die Linie Biasca=Magadino gemeint sei, und es wurde diese Frage namentlich auch in einem Theile von Italien, der sich bei der Lösung derselben interessirt glaubte, lebhaft ventilirt.

Wir sind der Ansicht, daß unter der „Linie von Biasca bis zum Langensee“ nur eine Bahn von Biasca nach Locarno verstanden sein kann.

Es sind hauptsächlich zwei Gründe, welche uns zu dieser Anschauungsweise veranlassen.

Der erste Grund besteht darin, daß eine Eisenbahn von Biasca bloß bis Magadino für Italien gar keinen Werth hätte, da ja durch eine solche Linie eine Verbindung mit dem Italienischen Bahnnetz doch nicht hergestellt würde. Daß aber mit den Worten „eine Linie von Biasca bis zum Langensee“ nicht etwa eine Bahn von Biasca bis an die Italienische Grenze gegen Luino gemeint sein könnte, geht, wie uns scheinen will, unbestreitbar daraus hervor, daß eine Linie von Biasca bis Magadino eben schon in Magadino den Langensee erreicht und somit bereits „eine Linie von Biasca bis an den Langensee“ ist, und wie wenig die internationale Konferenz, aus welcher der Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn hervorgegangen ist, selbst daran gedacht hat, unter „einer Linie von Biasca bis an den Langensee“ eine Eisenbahn Biasca-Magadino-Schweizerische Grenze (Luino) verstehen zu wollen, ergibt sich in unzweideutiger Weise daraus, daß, während sie sonst Italien hätte verpflichten müssen, dafür besorgt zu sein, daß auf den Zeitpunkt der Vollendung der Bahn Biasca-Schweizerische Grenze (Luino) auch die Fortsetzung dieser Bahn auf Italienischem Boden von der Schweizerischen Grenze bei Luino bis zu einem geeigneten Punkte des Italienischen Bahnnetzes dem Betriebe übergeben werde, sie im Gegentheile keinerlei Bestimmung dieser Art in den Staatsvertrag aufgenommen hat. Dieser Umstand fällt um so entscheidender in's Gewicht, weil, nachdem in Art. 3, Absatz 2 des Vertrages die Vollendung binnen 3 Jahren in ganz gleicher Weise für die Linie „von Biasca bis zum Langensee“ und von „Lugano nach Chiasso“ postulirt worden, dann in dem unmittelbar darauf folgenden Absatz 3 nur von einer Verpflichtung Italiens, gleichzeitig mit der Linie Lugano-Chiasso auch die Anschlußbahn Chiasso-Camerlata zu vollenden, die Rede, dagegen einer ähnlichen Verpflichtung mit Bezug auf eine Anschlußbahn zwischen der Schweizerischen Grenze bei Luino und dem Italienischen Bahnnetz mit keiner Silbe Erwähnung gethan ist.

Der zweite Grund, auf welchen wir unsere Anschauungsweise stützen, besteht darin, daß die Tessinische Konzession für die Gotthardbahn die Bestimmung enthält, es sei der Bau der Linie Biasca-Locarno binnen 6 Monaten nach Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft in Angriff zu nehmen und sodann binnen weiteren 30 Monaten zu vollenden. Da die bezeichnete Konzession der internationalen Konferenz in maßgebender Weise vorgelegen hat, so konnte die Konferenz, indem sie in Art. 3 des Staatsvertrages den Bau der „Linie von Biasca bis zum Langensee“ binnen 3 Jahren nach Konstituierung der Gesellschaft postulirte, unter dieser Linie nicht diejenige von Biasca nach Magadino, sondern nur die Linie Biasca-Locarno verstehen.

Wir haben Veranlassung genommen, diese unsere Anschauungsweise dem Schweizerischen Bundesrathe darzulegen, und es hat uns derselbe rückantwortlich die Mittheilung gemacht, daß er die Ansicht theile, welcher zufolge durch die Erbauung der Linie Biasca-Bellinzona-Locarno bis zum 6. Dezember 1874 der Forderung von Art. 3 des Vertrages betreffend die Gotthardbahn vom 15. Oktober 1869 ein Genüge geleistet werde. Der Berichterstatter der seiner Zeit von der Italienischen Kammer der Deputirten zur Begutachtung des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn niedergelegten Kommission hat sich in seinem Berichte in gleichem Sinne ausgesprochen, und endlich geht aus den Verhandlungen, welche während des letzten Winters in der Italienischen Deputirtenkammer über diese Frage gepflogen worden sind, hervor, daß auch das Italienische Ministerium mit unserer Auffassungsweise einig geht.

Haben wir in solcher Weise das der Gotthardbahngesellschaft zustehende Recht, die Linie Bellinzona-Magadino-Schweizerische Grenze (Luino) erst auf den Zeitpunkt der Vollendung des großen Tunnels dem Verkehr zu übergeben, gewahrt, so hatten wir uns hinwieder gegen die Unterschlebung, als gingen wir damit um, diese Linie gar nicht zur Ausführung zu bringen, zur Wehre zu setzen. Es war namentlich Genua,

wo derartige Befürchtungen Platz gegriffen zu haben schienen. Von verschiedenen Seiten hierüber interpellirt, konnten wir uns einfach darauf berufen, daß wir, weit davon entfernt, die fragliche Linie nicht bauen zu wollen, vielmehr sogar die zweispurige Ausführung derselben in Aussicht zu nehmen beschlossen haben, während wir bloß zu einspuriger Anlage verpflichtet wären, und daß übrigens die Gotthardbahn-Gesellschaft, auch wenn sie, was zwar im Widerspruche mit ihren augenfälligen Interessen wäre, die Linie Bellinzona-Magadino-Schweizerische Grenze (Quino) nicht erstellen wollte, diese Linie gleichwohl bauen müßte, da ihr die Verbindlichkeit hierzu durch den Beschluß des Schweizerischen Bundesrathes betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft aufgelegt ist. Unsere unumwundenen Erklärungen scheinen beruhigend gewirkt zu haben. Wenigstens ist uns nicht bekannt geworden, daß den erhobenen Reklamationen mittlerweile weitere Folge gegeben worden wäre.

Gemäß Art. 4, Absatz 3 des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn verpflichteten sich die kontrahirenden Parteien im Allgemeinen, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahn-Netz führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigirt werden. Diese Verpflichtung schließt selbstverständlich die weitere in sich, daß auch bei der Anlage neuer Bahnen, welche als Zufahrtslinien zum Gotthardbahn-Netz dienen, auf thunlichste Abkürzung Bedacht zu nehmen ist.

Nachdem wir im Mai des Berichtsjahres aus zuverlässiger Quelle vernommen hatten, daß damit umgegangen werde, die zum Zwecke der Verbindung der Oberitalienischen Bahnen mit dem Netz der Gotthardbahn neu herzustellende Bahnstrecke Camerlata-Chiasso in einer Weise auszuführen, welche sich mit der eben erwähnten Bestimmung des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn nicht in Einklang bringen lassen würde, versäumten wir nicht, die Aufmerksamkeit des Schweizerischen Bundesrathes auf dieses Verhältniß hinzu lenken und denselben zu ersuchen, die durch die Umstände gebotenen Maßregeln zur Wahrung der bedrohten Interessen zu ergreifen. Der Bundesrath entsprach zwar unserer Bitte; die Angelegenheit blieb jedoch bis zum Schlusse des Berichtsjahres unausgetragen.

Der Beschluß des Bundesrathes betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft enthält in Art. 8, Absatz 2 die Bestimmung, daß die Gesellschaft nach dem Schlusse eines jeden Baujahres dem Bundesrathe einen Bericht über den Fortgang und Stand der Arbeiten an sämtlichen Linien und einen Ausweis über die wirklich verwendeten Baukosten vorzulegen habe. Obgleich wir demgemäß nur zur Erstattung von Jahresberichten verpflichtet worden sind, lud uns der Bundesrath gleichwohl unter dem 26. September ein, ihm in Zukunft monatliche Mittheilungen über den Fortschritt der Arbeiten an den beiden Tunnelmündungen, sowie über den Fortgang der Arbeiten an allen in Angriff kommenden Bauten und die darauf verwendeten Kosten überhaupt und überdieß noch vierteljährliche Berichte über die Geschäftsführung der Direktion zukommen zu lassen. Wir erklärten uns zu den verlangten monatlichen Mittheilungen bereit. Dagegen ersuchten wir den Bundesrath, auf dem Begehren der vierteljährlichen Berichterstattungen nicht bestehen zu wollen. Indem wir vorab daran erinnerten, daß in dem oben erwähnten Beschlusse des Bundesrathes nur eine jährliche Berichterstattung vorgesehen sei, machten wir zur Unterstützung unserer Bitte im Weiteren geltend, daß dem Zwecke, den der Bundesrath mit seinem auf vierteljährliche Berichterstattungen gerichteten Begehren im Auge habe, schon durch die monatlichen Berichterstattungen ein vollständiges Genüge geleistet werden dürfte. Schließlich sprachen wir noch die Hoffnung aus, der Bundesrath werde bei der Entscheidung über unser Ansuchen dem Umstande, daß die Zeit der Direktion durch die Erfüllung der ihr gestellten Aufgabe ohnehin schon sehr in Anspruch genommen sei, freundliche Rechnung zu tragen die Gewogenheit haben. Der Bundesrath erklärte jedoch unter Berufung darauf, daß er den Subventionsstaaten monatlich einen kurzen Bericht über den Stand

der Arbeiten und vierteljährlich eine ausführliche Relation einhändigen werde, und daß er zu diesem Behufe nicht nur der hierseitigen Monatsberichte über den Stand und die Kosten der ausgeführten Arbeiten, sondern noch weitem Material bedürfe, auf seinem Begehren, daß die Direktion ihm auch vierteljährliche Berichte über ihre Geschäftsführung zukommen lasse, beharren zu müssen. Unter diesen Umständen glaubten wir es nicht zu einem Konflikte mit dem Bundesrath kommen lassen zu sollen, und es wird demselben nunmehr monatlich, vierteljährlich und jährlich Bericht erstattet.

## II. Umfang der Unternehmung.

Die Schweizerische Nordostbahn- und die Schweizerische Zentralbahngesellschaft haben sich um die erforderlichen Konzessionen für den Bau und Betrieb der sogenannten „Aargauischen Südbahn“ beworben, welche theils in Rapperswil (Marau), theils in Brugg von der Nordostbahn abzweigend sich in südlicher Richtung nach Zimmensee hinzieht, um dort ihren Anschluß an die Gotthardbahn zu finden. Die Regierung des Kantons Schwyz hat den beiden genannten Gesellschaften die nachgesuchte Konzession für den auf Schweizerischem Gebiete befindlichen Theil der projektirten Bahn unter Vorbehalt des der Gotthardbahngesellschaft konzessionsgemäß zustehenden Prioritätsrechtes erteilt und sodann die Anfrage an uns gerichtet, ob unsere Gesellschaft von diesem Rechte Gebrauch machen wolle. Der Verwaltungsrath hat es nicht für angezeigt erachten können, das Vorzugsrecht für diese zirka 2 Kilometer lange Bahnstrecke geltend zu machen, und deßhalb auf dasselbe zu verzichten beschlossen.

Auch sonst hat der Umfang des Gotthardbahnnetzes, wie er in den Gesellschaftsstatuten und in dem Beschlusse des Schweizerischen Bundesrathes betreffend die Genehmigung derselben, beziehungsweise in dem Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn zunächst in Aussicht genommen ist, während des Berichtsjahres keine Veränderung erfahren.

## III. Gesellschaftsorgane.

Die Verwaltung der Gotthardbahn ist durch die Gesellschaftsstatuten, sowie durch die von der Direktion erlassenen und soweit nöthig von dem Verwaltungsrathe genehmigten Reglemente in folgender Weise organisiert worden.

Die Statuten bezeichnen als Organe der Gotthardbahngesellschaft die Generalversammlung, den Verwaltungsrath und die Direktion.

Die Generalversammlung entscheidet über die Abnahme des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung des Verwaltungsrathes, beziehungsweise der Direktion. Sie faßt ferner alle Schlußnahmen betreffend Erhöhung des Gesellschaftskapitales, auch wenn dadurch nicht die Beschaffung von Geldmitteln in einem höheren Betrage