

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 8 (1879)

**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 achten, das Jahr 1879 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

**I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.**

Die Hauptgrundlage der Gotthardbahnunternehmung bildet fortwährend der Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn, welcher unter dem 15. Oktober 1869 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreich Italien abgeschlossen worden und dem das Deutsche Reich durch Vertrag vom 28. Oktober 1871 beigetreten ist. Dieser Staatsvertrag ist nun aber durch den auf Grundlage des Schlußprotokolles der Luzernerkonferenz vom Juni 1877 abgeschlossenen Zusatzvertrag vom 12. März 1878, welcher mittlerweile vom Königreich Italien am 15. Mai, vom Deutschen Reiche am 12. Juni und von der Schweiz am 16. Juni 1879 ratifizirt worden ist, in einigen Punkten abgeändert worden.

Nach diesem Zusatzvertrage bleibt das Netz der Gotthardbahn, wie es in dem internationalen Vertrage vom 15. Oktober 1869 festgesetzt worden ist, unverändert. Da es sich indessen als unmöglich herausstellte, sofort die zur Ausführung des ganzen Netzes erforderlichen Geldmittel aufzubringen, so wurde die Verpflichtung der Gotthardbahngesellschaft, die noch auszuführenden Linien gleichzeitig mit dem großen Gotthardtunnel zu vollenden und in Betrieb zu setzen, auf die Strecken Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino beschränkt und der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano bis zu dem Zeitpunkte, wo die durchgehende Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird, verschoben. Zugleich wurde aber bestimmt, daß, wenn die Gotthardbahngesellschaft in der Zwischenzeit in der Lage sein würde, die eine oder andere dieser drei Linien zu bauen, sie dem Bundesrath ein Finanzausweis zu leisten hätte, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hilfsmittel nicht berühren dürfe, und daß sie nach Eröffnung der Linie Immensee-Pino den Bau der verschobenen Linien an Hand zu nehmen und auszuführen habe, sobald ihre finanziellen Mittel es gestatten, wobei der Schweizer. Bundesrath darüber entscheiden werde, ob dieser Fall vorliege und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff zu nehmen seien. Die Schweiz hat sich verbindlich gemacht, dafür

zu sorgen, daß die Linie Zimmensee-Pino auf den Zeitpunkt ihrer Inbetriebsetzung von der Station Zimmensee aus mit der Aargauischen Südbahn und der Schweizer Nordostbahn verbunden werde, und Italien hinwieder die Verpflichtung übernommen, zu bewirken, daß auf denselben Zeitpunkt der Anschluß des dortseitigen Netzes an die Linie Zimmensee-Pino erfolge. Sodann wurde zum Zwecke der Herabminderung der Baukosten gestattet, daß der kleinste Radius der Kurven, welcher in der Regel nicht unter 300 Meter gehen soll, ausnahmsweise auf kurzen Strecken 280 Meter betragen und daß das Steigungsmaximum von 25 ‰ zwischen Erstfeld und Gurtellen, sowie zwischen St. Pellegrino und Tiesso auf 26 ‰ und zwischen Bodio und St. Pellegrino, sowie zwischen Giubiasco und Bironico auf 27 ‰ erhöht werden dürfe, falls durch die Anwendung dieser Minimalradien und Maximalgefälle erhebliche Ersparnisse erzielt werden können. Zu dem gleichen Zwecke wurde das Zugeständniß gemacht, daß die Zufahrtslinien von Erstfeld bis Göschenen und von Alvolo bis Bodio, welche im Falle des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten bestimmt sind, einstweilen einspurig gebaut werden können, immerhin mit Ausnahme derjenigen Objekte, deren Verbreiterung auf die Doppelspur nach Eröffnung des Betriebes nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde.

Der für die Erstellung des reduzierten Netzes der Gotthardbahn erforderliche Subventionsbetrag ward von 85 auf 113 Millionen Franken erhöht. Von dem Mehrbetrage von 28 Millionen Franken übernahmen das Deutsche Reich 10, das Königreich Italien 10 und die Schweizer Eidgenossenschaft 8 Millionen Franken.

Hinwieder soll eine Reduktion der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstaren, von der Gesellschaft schon dann vorgenommen werden, wenn die Zinsen des Aktienkapitales 8 ‰ übersteigen.

Im Weiteren sollen dem Schweizer Bundesrath, so oft er es für nothwendig erachtet, jedoch mindestens alle drei Monate, Ausweise über die Verwendung der Geldmittel in Vergleichung mit den Voranschlägen vorgelegt werden.

Durch einen Nachtragsvertrag, welcher am 12. Februar 1878 in Berlin abgeschlossen wurde, verpflichteten sich die sämmtlichen Mitglieder des ehemaligen Gotthardkonfunktions, ungeachtet der laut dem Bauprogramme der internationalen Luzernerkonferenz von 1877 eingetretenen Aenderungen die noch nicht emittirte vierte Serie des bisherigen Obligationenkapitales von 20 Millionen Franken zu den ursprünglichen Bedingungen, d. i. zum Kurse von 97 ‰, abzüglich 2 ‰ Provision, abzunehmen und zwar in Raten von 15 ‰, von welchen die erste sechs Wochen nach der Genehmigung des Finanzausweises der Gotthardbahngesellschaft durch den Schweiz. Bundesrath fällig wird und die übrigen von drei zu drei Monaten zu entrichten sind. Hinwieder hatte die Gotthardbahngesellschaft sich zu verpflichten:

1. Erklärungen der drei vertragschließenden Subventionsstaaten beizubringen, daß sie den im Schlußprotokolle der internationalen Konferenz von 1877 vorgesehenen Mehrbedarf von 40 Millionen Franken für die Ausführung des reduzierten Netzes als ausreichend erachten;
2. unmittelbar nach erfolgter Rekonstruktion des Unternehmens von dem noch ausstehenden Aktienkapitale den Saldo der 4. Rate von 20 ‰ einzufordern und diejenigen Aktien, auf welche allfällig die geforderte Einzahlung nicht geleistet würde, nach Maßgabe der statutarischen Vorschriften zu annulliren, wogegen für die Einzahlung des nach dieser Ratazahlung noch ausstehenden Restbetrages des Aktienkapitales, sofern keine außerordentlichen Umstände eine frühere Einzahlung erheischen, eine successive Einzahlung durch Kompensation mit den während der Bauzeit jeweiligen verfallenen Zinsen gestattet wurde;
3. für die früher emittirten Obligationen I. II. und III. Serie von Fr. 48,000,000, für die Obligationen IV. Serie von Fr. 20,000,000 und für einen Betrag von Fr. 6,000,000 von dem laut dem Schlußprotokolle der internationalen Luzernerkonferenz durch die Gesellschaft ferner zu beschaffenden Kapitale von Fr. 12,000,000 ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Bahn Zimmensee-Pino, die Abzweigung von Cadenazzo nach Locarno und die Bahnstrecke Lugano-Chiasso zu errichten.

Unterm 4. März 1879 wurde sodann mit der Diskontogesellschaft, der Bank für Handel und Industrie und Hrn. S. Bleichröder in Berlin ein Vertrag abgeschlossen, wonach die genannten Firmen der Gotthardbahn-

gesellschaft die Einzahlung der IV. Rate des Aktienkapitales gegen eine Pauschalsumme von Fr. 250,000 garantirten und sich im Weiteren verpflichteten, die laut dem Vertrage vom 12. Februar 1878 noch in erster Hypothek zu emittirenden 6 Millionen Franken 5 % Obligationen zum Minimalcourse von 60 % zu übernehmen, in der Meinung, daß die Gotthardbahngesellschaft an dem Nettomehrerlös über 63 % hinaus, welchen das Uebernahmskonsortium beim Verkaufe dieser Obligationen erzielen werde, mit drei Vierteln und das Uebernahmskonsortium mit einem Vierteltheile partizipiren solle und die Obligationen bis zum 31. Dezember 1879 ohne Zustimmung der Gotthardgesellschaft nicht unter 72½ % verkauft werden dürfen. Den Mitgliedern des frühern Gotthardkonsortiums ward im Verhältniß ihrer Antheile der Beitritt zu diesem Vertrage vorbehalten. In Folge dessen haben sich bei Uebernahme des Anleiheens von 6 Millionen Franken betheiligt:

Die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin . . . . .	mit Fr. 1,080,000
Die Bank für Handel und Industrie in Berlin . . . . .	„ „ 760,500
Herr S. Bleichröder in Berlin . . . . .	„ „ 299,000
Die f. Generaldirektion der Seehandlungsgesellschaft in Berlin . . . . .	„ „ 200,000
Die H. H. W. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M. . . . .	„ „ 340,000
Der A. Schaaffhausen'sche Bankverein in Cöln . . . . .	„ „ 240,000
Die H. H. Sal. Oppenheim junior & Comp. in Cöln . . . . .	„ „ 399,000
Die Basler Handelsbank in Basel . . . . .	„ „ 88,000
Hr. Bischoff zu St. Alban in Basel . . . . .	„ „ 18,000
Die Bank in Luzern . . . . .	„ „ 59,000
Die Berner Handelsbank in Bern . . . . .	„ „ 29,500
Die Schweiz. Kreditanstalt in Zürich . . . . .	„ „ 1,281,000
Die Arg. Bank in Aarau . . . . .	„ „ 59,000
Die H. H. Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a./M. . . . .	„ „ 147,000
Die Banca Nazionale in Rom . . . . .	„ „ 853,000
Die H. H. U. Geißer & Comp. in Turin . . . . .	„ „ 138,000
Herr C. F. Brot in Mailand . . . . .	„ „ 9,000
<hr/>	
Summa Fr. 6,000,000	

Für die zweite Hälfte der nach dem Programme der Luzernerkonferenz von 1877 für das reduzierte Netz der Gotthardbahn noch zu beschaffenden 12 Millionen Franken wurde zu Gunsten eines Obligationenkapitales von 6 Millionen Franken ein Pfandrecht zweiten Ranges auf die Linie Immensee-Pino mit der Abzweigung von Gabenazzo nach Locarno und der Strecke Lugano-Ghiffiso konstituiert. Die Abnahme dieser Obligationen wurde durch Verträge mit den Unternehmern des Unterbaues und den Lieferanten von Schienen, Schwellen und eisernen Brücken gesichert, indem dieselben sich zu verpflichten hatten, annähernd 10 % ihrer Verdienstsommen in Obligationen II. Ranges zum Kurse von 75 % anzunehmen, wobei sich die Verwaltung der Gotthardbahn das Recht vorbehielt, diese Obligationen innert einer bestimmten Zeitfrist zum gleichen Kurse zurückzukaufen.

Nachdem durch diese Vereinbarungen die Mittel zur Ausführung des reduzierten Netzes der Gotthardbahn gesichert waren, haben wir gemäß dem Beschlusse der Generalversammlung vom 3. Mai 1879 die Verbindlichkeit der Stipulationen des erwähnten Zusatzvertrages für unsere Gesellschaft anerkannt und uns dem Bunde gegenüber verpflichtet, den Bau und Betrieb der Gotthardbahn nach den Bestimmungen auszuführen, welche in dem oben erwähnten Zusatzvertrage vom 12. März 1878 aufgestellt worden sind.

Der von unserer Gesellschaft dem Schweiz. Bundesrathe geleistete Finanzausweis ward von letzterem nach einläßlicher Prüfung durch Delegirte der drei subventionirenden Staaten unterm 12. Juni 1879 genehmigt.

Nach Beseitigung der einerseits von der Regierung des Kantons Tessin und andererseits von der Unternehmung L. Favre gegen die Verpfändung des Bahnnetzes erhobenen Einsprachen erfolgte die Bewilligung zur Erstellung eines Pfandrechtes I. Ranges durch die Beschlüsse des Bundesrathes vom 13. Mai und 19. Juni 1879 und eines Pfandrechtes II. Ranges durch die Beschlüsse dieser hohen Behörde vom 25. Juli und 4. September 1879.

Von Seite des Schweiz. Bundesrathes, der Regierung des Königreichs Italien und der Regierung des Deutschen Reiches wurde die vom Konsortium für Beschaffung des Bankapitales gewünschte Erklärung abgegeben, daß sie den im Schlußprotokolle der internationalen Konferenz von 1877 vorgesehenen Mehrbedarf von 40 Mill. Franken für die Ausführung des reduzirten Netzes als ausreichend erachten. Das Konsortium hat diese Ausweise als vollständig anerkannt und es sind damit die Verträge vom 12. Februar 1878 und 4. März 1879 in Rechtskraft erwachsen.

Früher, als es seiner Zeit für möglich erachtet worden ist, konnte sodann auch die Ausführung des nach dem Zusatzvertrage vom 12. März 1878 für einstweilen verschobenen Baues der Linie Giubiasco-Lugano (Generellinie) gesichert werden. Durch Vertrag vom 16. Juni 1879 haben sich die Schweiz und Italien vereinigt, um mittelst einer besondern Subsidie die Verbindung zwischen der Linie Bellinzona-Pino und derjenigen von Lugano nach Chiasso über den Monte-Genere in der für die Vollendung der Linie Zinnensee-Pino vorgesehenen Frist zu sichern.

Diese Subsidie wurde auf 6 Millionen Franken festgesetzt, welche zur Hälfte von der Schweiz und zur andern Hälfte von Italien zu bezahlen ist.

Die Linie soll von einem Punkte an der Bahnstrecke Bellinzona-Giubiasco ausgehen, um von da in den Bahnhof Lugano einzumünden, mit einer Steigung, welche auf dem Nordabhange des Monte-Genere 26 ‰ und auf dem Südabhange 21 ‰ nicht übersteigen darf. Der Minimalradius der Krümmungen darf nicht weniger als 280 Meter betragen und nur dann nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung kommen, wenn dadurch erhebliche Ersparnisse erzielt werden können. Im Uebrigen kommen für den Bau der Monte-Genere-Linie alle auf den Bau der Gotthardbahn bezüglichen Vorschriften der Staatsverträge vom 15. Oktober 1869 und vom 12. März 1878 zur Anwendung.

Hinwieder wurde hinsichtlich der auf dieser Linie anzuwendenden Taren für den direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien, sowie für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt verlangt, daß die Gesellschaft a) von der Eröffnung der Linie an auf die Zuschlagstaren für Waaren in gewöhnlicher Fracht, welche durch Art. 8 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 gestattet sind, verzichte und b) die durch denselben Vertrag gewährte Zuschlagstare für Reisende abschaffe, sobald der gesammte Brutto-Ertrag der Monte-Genere-Linie während zwei aufeinander folgender Jahre Fr. 20,000 per Jahr und Kilometer überschritten haben wird. Diese Abschaffung kann indessen allmählig geschehen, wenn dieß als nothwendig erscheint, um den Ertrag auf den Kilometer und das Jahr niemals unter Fr. 20,000 sinken zu lassen.

Endlich wurde noch verlangt, daß die Gotthardbahngesellschaft dem Bundesrathe einen finanziellen Ausweis zu leisten habe, aus welchem hervorgeht, daß sie mit Inbegriff der Subsidien von 6 Millionen Franken über genügende Hülfquellen verfüge, um gemäß den vom Bundesrathe genehmigten Plänen und Voranschlägen die Monte-Genere-Linie zu bauen.

Um diesen Ausweis leisten zu können, haben wir, durch Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. Juni 1879 zur Erhebung eines hiezu erforderlichen 5 ‰igen Anleihebis auf die Summe von 6 Millionen Franken ermächtigt, den unter dem 6. Juni 1879 vereinbarten Vertrag betreffend die Beschaffung des Bankapitales für die Monte-Generellinie mit einem Syndikate, bestehend aus der Bank der Italienischen Schweiz in Lugano, den H. H. Figli Weiss-Schott & Comp. in Mailand und der Basler Handelsbank, definitiv abgeschlossen.

Durch diesen Vertrag verpflichtet sich das Syndikat zur festen Uebernahme von 5 Millionen Franken 5 % Obligationen erster Hypothek auf die Monte-Generelinie (Giubiasco-Lugano) zum Kurse von 90 %, abzüglich 2 % Kommission. Die Abnahme durch das Syndikat erfolgt in Raten von 1 Million am 30. September 1879, von 2 Millionen am 30. September 1880 und von 2 Millionen am 30. September 1881, falls das Syndikat es nicht vorzieht, die Lieferung aller Obligationen auf 30. September 1879 zu verlangen. Die Rückzahlung geschieht nach Ablauf von 15 Jahren in jährlichen Raten von Fr. 500,000; die Gesellschaft ist aber berechtigt, mit Ablauf von 15 Jahren die Rückzahlung auch auf einmal nach erfolgter sechsmonatlicher Kündigung zu bewerkstelligen.

Sollte die Gesellschaft vor Ablauf der Abnahmetermine eines Vorschusses für die Bauarbeiten bedürfen, so hat ihr das Syndikat denselben gegen Deponirung einer entsprechenden Anzahl von Obligationen, zum Uebernahmungskurse gerechnet, gegen einen Zinsfuß zu leisten, welcher den jeweiligen Discontosatz der Italienischen Nationalbank um 1 % übersteigt.

Für diese 5 Millionen Franken wird ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linie Giubiasco-Lugano bestellt, wobei die Gesellschaft berechtigt ist, in dieses Pfandrecht ersten Ranges außer den benannten 5 Millionen Franken noch einen weitem Betrag von höchstens einer Million Franken einzubeziehen, die indessen nicht vor dem 31. Dezember 1881 emittirt werden darf, und für welche dem Syndikate das Optionsrecht vorbehalten bleibt.

Das Syndikat hat für die Uebernahme der Obligationen eine Kaution zu bestellen, welche jeweilen 10 % der noch nicht abgenommenen Obligationen erreichen soll.

Die Mitglieder des Syndikats sind bei dem Anleihen folgendermaßen beteiligt:

Die Bank der Italienischen Schweiz mit . . . . .	Fr. 1,700,000
Die H. J. Figli Weill-Schott & Comp. . . . .	" 1,900,000
Die Basler Handelsbank . . . . .	" 1,400,000
	<hr/>
	Fr. 5,000,000

Als in dieser Weise die Beschaffung des Baukapitales für die Generelinie gesichert war, haben wir gemäß dem sachbezüglichen Beschlusse der Generalversammlung vom 28. Juni 1879 dem Schweiz. Bundesrathe die Erklärung abgegeben, daß wir den Bau der Monte-Generelinie nach den Bestimmungen, welche in dem Vertrage zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Juni 1879 aufgestellt worden sind und unter Anerkennung der Verbindlichkeit dieses Vertrages für unsere Gesellschaft in seinem ganzen Umfange und somit auch hinsichtlich der Taxen ausführen werden.

Die Bestellung eines Pfandrechtes ersten Ranges wurde durch die Beschlüsse des Schweiz. Bundesrathes vom 25. Juli und 23. September 1879 bewilligt und es erfolgte die Genehmigung unseres Finanzausweises für die Generelinie durch den Beschluß dieser hohen Behörde vom 3. Oktober 1879.

## II. Umfang der Unternehmung.

Da die Gotthardbahngesellschaft durch das in Rechtskraft erwachsene Berner-Konferenz-Protokoll vom 6. Oktober 1877 die Verpflichtung übernommen hat, für so lange, als die direkte Linie zwischen Luzern und Zimmensee über Rütznacht nicht hergestellt ist, alle fahrplanmäßigen Züge, mit welchen Personen befördert werden, nach dem Gotthard ab Luzern und umgekehrt direkt und ununterbrochen verkehren zu lassen, ohne für die Strecke Zimmensee-Rothkreuz-Luzern höhere Taxen zu beziehen, als sie auf der direkten Linie erhoben würden, und hinvieder