

# Luzerner Tagblatt.

**Abonnement:**  
 für Luzern zum Abholen Fr. 10.— 4 Monate Fr. 5.— 3 Monate Fr. 2.50  
 „ „ „ „ „ 12.— „ „ „ „ „ 3.—  
 durch die Post „ 12.80 „ „ „ „ „ 3.40

Zweihunddreißigster Jahrgang.

**Inserate:**  
 die einseitige Zeile oder deren Raum 10 Cts.  
 für Wiederholungen . . . . . 8 „  
 Inserate von 3 Zeilen und weniger . . . 30 „

Samstag,

Nro. 129.

den 3. Juni 1883.

## Dividendenzahlung der Gotthardbahn.

(Korresp. vom 1. Juni.)

Im vorgestrigen Abendblatte der „N. Z. Bg.“ lesen wir die Mitteilung, es werde der Luzerner Stadtrath gegen die Auszahlung von Dividenden an die Aktionäre der Gotthardbahn gerichtliche Schritte einleiten, da die Linie Luzern-Zimmensee noch nicht erstellt sei.

So viel wir hören, ist es wenig wahrscheinlich, daß diese Prognose in Erfüllung gehe; und wenn wir uns fragen, ob der Stadtrath gut thun würde, gerichtliche Schritte in angegebenen Sinne zu unternehmen, so glauben wir, diese Frage verneinen zu müssen. Denn so entschieden wir einerseits der möglichst baldigen Anbahnung der Zimmensee-Linie das Wort reden möchten, so sehr will es uns andererseits scheinen, daß die Stadtgemeinde von Luzern weder ein Recht noch ein Interesse habe, die Dividendenauszahlung zu verhindern.

Für die Beurtheilung der vorliegenden Frage sind wesentlich maßgebend die internationale Staatsverträge vom 12. März 1878, welcher die Konstruktions der Gotthardbahn begründete, und der Bundesratsbeschluss vom 4. Juli 1879, welcher die neuen Subventionen der Gotthardbahn-Gesellschaft dann endgültig zusprach.

Durch diese beiden Akte (Art. 1 3 und Art. 7) wurde die Gotthardbahn pflichtig erklärt, die verschobenen Linien, zu denen bekanntlich auch die von Luzern nach Zimmensee gehört, auszuführen, sobald als ihre finanzielle Lage es gestattete.

Allein diese Verpflichtung wurde der Gotthardbahn auferlegt nur gegenüber dem Bunde, welcher der Gesellschaft die Subventionen übertrug. Gegenüber einem Kantone oder einer Gemeinde trat die Gotthardbahn in kein Vertragsverhältnis und hat keine vertraglichen Verpflichtungen, — seit 1878 wenigstens als vorher. Schon aus diesem Grunde kann hier mit dem Dividenden-Projekte der Nordostbahn, der übrigens vom Obergerichte des Kts. Zürich noch nicht entschieden ist, nicht argumentirt werden. Zwischen dem Romite für eine rechtskräftige Seebahn und der Nordostbahn besteht ein direkter Vertrag; zwischen der Stadt Luzern und der Gotthardbahn besteht ein solcher Vertrag nicht.

Dieser formelle Gesichtspunkt könnte vom Richter wohl schwerlich außer Acht gesetzt werden; er würde voraussetzlich die Ansicht zu dem Entschiede führen, daß die Gemeinde Luzern gar nicht legitimirt sei, in dieser Sache irgendwelche gerichtliche gegen die Gotthardbahn auszuführen. Allein wir wollen von dieser formellen Erwägung, welche vielleicht nicht Jedermann verständlich ist, absehen und prüfen, wie die Angelegenheit sich in materieller Beziehung gestalte.

Der Staatsvertrag von 1878 disponirt in Art. 1 3. wörtlich wie folgt:

„Nach der Eröffnung der Linie Zimmensee-Pino soll die Gotthardbahngesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien,“) sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, an Hand nehmen und ausführen. Der schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.“

Man mag nun die Haltung des Bundesrathes immerhin kritisiren, man mag finden, daß er allzuange lözger, den Zeitpunkt für Inangriffnahme der fraglichen Linien für gekommen zu erklären. Wir unsererseits glauben, daß der Bundesrath bei der gegenwärtigen Finanzlage der Gotthardbahn im jetzigen Augenblicke schon mit aller Be ruhigung den Befehl zur Anbahnung der Linien ertheilen dürfte. Wir möchten jedoch mit der h. Behörde auch nicht hadern, wenn sie das Maß der Vorsicht erschöpfen, wenn sie das Resultat eines ganzen Betriebsjahres mit offenerer Steigerung der Ausgaben, sowie dasjenige der Abrechnung mit den Baununternehmungen gemächtig will, wobei allerdings wieder in Betracht fällt, daß die Gotthardbahn noch aber einen erheblichen Rest des Baukapital-

\*) Nachdem die Genere-Linie früher erstellt worden ist, handelt es sich nur noch um die Linien Luzern-Zimmensee und Zug-Äsch.

als Reserve verfügt. Sei man in dieser Hinsicht, entscheidend ist einzig das Ermessen des Bundesrathes, aber welches derselbe vorläufig keinem Dritten Rücksicht schuldig ist. Dann allerdings würde der Bundesrath eine Pflichtverletzung begehen, wenn infolge definitiver Vereinigung der Finanzlage der Gotthardbahn das Vermögen der letztern zur Ausführung der verschobenen Linien konstatirt wäre, und der Bundesrath doch noch nicht „vornwärts!“ kommandiren wollte. Allein die bisherigen Erfahrungen geben wohl Niemanden das Recht zu der Annahme, daß der Bundesrath sich jemals einer solchen Handlungsweise schuldig machen könnte. Dagegen ist es klar, daß gegen eine derartige Remittenz des Bundesrathes die interessirten Gegenden nicht wehrlos dastehen würden.

Es wird nun vielfach die Ansicht geäußert, daß, so lange der Bundesrath die Ausführung der verschobenen Linien nicht anordne, keine Dividenden ausbezahlt werden dürfen. Diese Ansicht ist aber eine irrthümliche. Nach den Statuten der Gotthardbahn (Art. 17) haben die Aktionäre Anspruch auf einen Theil des Reingewinnes. Die Statuten sind vom Bundesrathe genehmigt; sie müssen nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869, welchem Gesetzeskraft zukommt, die Genehmigung des Bundesrathes passiren. Nun ist in den nachherigen Akten, speziell im Staatsvertrage vom 12. März 1878, keine Aenderung jenes Artikels der Statuten vorgenommen worden. Im Gegentheil hat der Bundesrath in seinem Beschlusse vom 4. Juli 1879 (Art. 16 und 17) die Auszahlung von Dividenden ausdrücklich und bestimmt in Aussicht genommen. Es kann also sehr wohl das Verhältniß vorkommen, daß der Bundesrath die Ausführung der verschobenen Linien noch nicht anordnet, daß aber doch Dividenden an die Aktionäre verabfolgt werden, mit andern Worten: Auf Grund der maßgebenden bundesgesetzlichen Bestimmungen kann die Auszahlung von Dividenden neben der einstweiligen Nichtausführung der verschobenen Linien bestehen. Wir zweifeln daher sehr daran, ob der Bundesrath eine auf diese Nichtausführung sich stützende gerichtliche Inhibition der Dividendenzahlung zulassen würde.

Aber selbst auf dem Boden der luzernerischen Gesetzgebung würde eine solche Inhibition kaum möglich sein. Es könnte sich offenbar nur um eine provisorische Verfügung handeln. Eine solche findet nach § 326 des Zivilrechtsverfahrens nur statt, wenn für eine Partei die Gefahr eines nicht leicht zu erzielenden Schadens vorhanden ist. Daß für die Stadt eine solche Gefahr vorliege, d. h. daß die Gotthardbahn durch die Auszahlung von 425,000 Franken so geschwächt werden könnte, um für die Ausführung der verschobenen Linien unfähig zu werden, das wird im Ernste wohl von Niemanden behauptet, noch viel weniger von einem Richter als erwiesen angenommen werden.

Daß der Gemeinde Luzern formell auch noch die Legitimation fehlen würde, haben wir bereits nachgewiesen.

Der Einspruch gegen die Dividenden-Auszahlung ist in Anregung gebracht worden, um damit eine Pression auszuüben für baldige Erstellung der Linie nach Zimmensee.

Zu denjenigen, welche meinen, diese Linie sei ohne Werth für Luzern, gehören wir nicht. Es ist zwar zuzugeben, daß sie an Wichtigkeit viel verloren hat, nachdem der internationale Schnellzug ohnehin aus Luzern geleitet worden ist. Man hat neulich als Hauptgrund für die Nothwendigkeit der Bahn nach Zimmensee angeführt, daß vom Auslande her darauf gedrungen werde, den Schnellzug über die kürzeste Linie (Subbahn) zu leiten, und daß Luzern daher Gefahr laufe, vom direkten internationalen Verkehr abgeschnitten zu werden. Allein diese Gefahr ist bloß eine eingebildete; in Wirklichkeit existirt sie nicht. Niemals würden die Zentralbahn und die Gotthardbahn sich dazu verstehen, mit dem internationalen Schnellzuge Luzern zu umfahren, und Niemand könnte sie hiezu zwingen. Nichtsdestoweniger scheint uns die Linie nach Zimmensee ganz offenbar eine erhebliche Bedeutung für Luzern

zu besitzen. Allein daß eine allfällige Verhinderung der Dividenden-Auszahlung die Ausführung der Linie beschleunigen würde, glauben wir nicht. Eine derartige Maßregel würde den Kurs der Gotthardbahnaktien sofort hinunterdrücken und dem ganzen Kredite der Gotthardbahn einen schweren Schlag versetzen. Dieß herbeizuführen, kann nicht in unserm Interesse liegen. Vielmehr muß Luzern wünschen, daß die Gotthardbahn prosperire, und daß ihr Kredit sich vollkommen bestesige. Je mehr dieß geschieht, desto eher wird der Bau der verschobenen Linien in Angriff genommen werden, und desto eher werden andere, vielleicht noch bedeutsamere Vortheile eintreten können. Wir erinnern namentlich an die für die Entwicklung unfres Handels so wichtige Verbesserung der Tarifansätze, welcher wohl eine größere und beharrlichere Beachtung geschenkt werden dürfte.

Ein Angriff gegen die Auszahlung der Dividenden wegen Nichtausführung der Linie Luzern-Zimmensee wäre indirekte gegen den Bundesrath selber gerichtet. Ist es nun gerade angezeigt, bei derjenigen Behörde böses Blut zu machen, welche das ausschließliche Entscheidungsrecht besitzt und welche auch allfällige die Reihenfolge festzusetzen hat, in welcher die zwei noch ungebauten Linien zur Ausführung gelangen sollen?

Die stadtluzernerische Eisenbahnpolitik der letzten Jahre war kaum eine ganz glückliche, und der betannte zum vornehmein ausföhrte Subvention-Projekt hat uns wohl Kosten verursacht, aber keine Vortheile gebracht.

Ungleich mißlicher aber könnten gerichtliche Schritte gegen die Dividendenzahlung sich gestalten. Wer eine provisorische Verfügung erwirkt, die sich nachher als ungründet herausstellt, wird für den erwachsenden Schaden verantwortlich. Daß vorliegend ganz bedeutender Schaden eintreten könnte, liegt auf der Hand. Es würde uns sonderbar vorkommen, wenn unsere Bürgerschaft Lust haben sollte, sich dahingegen Projekten auszuliefern.

Endlich ist nicht außer Acht zu lassen, daß es denn doch überall einen üblen Eindruck machen müßte, wenn gerade Luzern, das wegen seiner außerordentlichen Vortheile, welche die Gotthardbahn ihm bringt, so viel beneidet wird, jetzt der Gesellschaft Schwierigkeiten bereiten wollte.

Sonach scheinen uns Erwägungen rechtlicher und eisenbahnpolitischer Natur ein gerichtliches Vorgehen gegen die Dividenden-Auszahlung entschieden zu widerrathen. Damit wollen wir aber durchaus nicht sagen, daß die Behörden unthätig bleiben sollen. Nachdem die Ansicht, daß die Finanzlage der Gotthardbahn jetzt schon die Anbahnung der verschobenen Linien gestatten dürfte, viel verbreitet ist und zum mindesten gesagt, einige Berechtigung hat, scheint es an der Zeit zu sein, den Bundesrath um Auskunft anzugehen, wann ungefahr er denn den Bau der fraglichen Linien anzuordnen gedenke. Es sollte wohl nicht schwer sein, hierüber vom Bundesrathe eine befriedigende Erklärung zu erhalten. Wenn die Verhältnisse bei der Gotthardbahn, wie zu erwarten, ihren normalen Verlauf nehmen, so wird der Bau wohl vor dem Ablaufe von zwei Jahren ohnein beschloffen sein. — Wir werden es also sehr begrüßen, wenn die Behörden des Kantons und der Stadt Luzern vereint an den Bundesrath gelangen, ungefahr so, wie es in der Interpellation des Hrn. Stuber im Großen Rathe angeregt, und von Hrn. M. Schöbinger auch in Aussicht gestellt worden ist. Wir hoffen von einem derartigen Vorgehen entsprechenden Erfolg.

Der Einsender dieser Zeilen wünscht die möglichst baldige Erstellung der Eisenbahn Luzern-Zimmensee so lebhaft als irgend Einer; allein er würde es bedauern, wenn die Behörden in mißverstandenen Ueberzeifer Schritte unternehmen, die Niemanden etwas nützen, wohl aber der Gotthardbahn und der Stadt Luzern nur Nachteile bringen könnten.

## Genossenschaft.

Bundesstadt. Δ Die Nachricht, daß Rom der Schweiz die Wiederherstellung der Runklatur vorschlägt