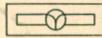
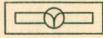
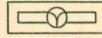


# KONZESSIONSVERTRAG

ZWISCHEN DEM

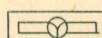
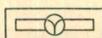
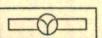
REGIERUNGSRAT DES KANTONS URI

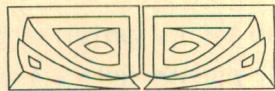
   UND DER   

DIREKTION DER GOTTHARDBAHN

BETREFFEND DIE

AUSNUTZUNG DER WASSERKRÄFTE

  IM REUSSGEBIET  



# Konzessionsvertrag

zwischen dem

**Regierungsrat des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn**

betreffend die

Ausnutzung der Wasserkräfte im Reußgebiet



## Art. I.

a. Der **Regierungsrat des Kantons Uri** erteilt unter Vorbehalt der Genehmigung durch den ernerischen Landrat der **Direktion der Gotthardbahn** oder ihren Rechtsnachfolgern, die Konzession zur Ausnutzung der Gesamtwasserkräfte der Reuß auf der Strecke Andermatt bis Amsteg, unter Mitverwertung der Wassermengen und Gefälle der Meien-Reuß, des Felli-Baches und des Kärstelen-Baches.

b. Davon sind ausgenommen, die der Gotthardbahn unterm 25. September 1875 und 28. November 1875 bereits konzedierte und nur teilweise ausgenutzte Wasserkraft der Reuß zwischen der Sprengibücke und der Einmündung der Göschener-Reuß, sowie die der eidgenössischen Militärverwaltung am 7. Dezember 1889 konzedierte, aber bisher nicht verwertete Wasserkraft der Reuß zwischen der St. Antonskapelle und der Teufelsbrücke, in der Meinung, daß diese beiden Konzessionen in ihrem vollen Umfange bestehen bleiben, daß aber die auf der Gesamtstrecke von Andermatt bis zur Einmündung der Göschener-Reuß verfügbare Wasserkraft einheitlich und vollständig verwertet werde.

c. Der gegenwärtige Konzessionsvertrag räumt der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern das Recht ein, an geeigneten Stellen im Reußgebiet Stauseen von genügender Größe anzulegen und den Abfluß derselben so zu regulieren, wie es die möglichst wirtschaftliche Ausnutzung des Wassers erheischt. An die Kosten der Erstellung und des Betriebes dieser Anlagen haben nach Verfügung des Regierungsrates sämtliche nicht privaten Wasserrechtsbesitzer beizutragen, denen aus dem Betriebe dieser zweifellos Vorteile erwachsen; die Verteilung der Kosten erfolgt im Verhältnis des jedem Beteiligten erwachsenden Nutzens.

Überdies wird der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern das Recht eingeräumt, sofern sie es als zweckmässig erachten, Wasser aus passend gelegenen Teilen des Reußgebietes nach dem Ritom-See abzuleiten und dort zu akkumulieren.

Für allen infolge der Anlage von Stauseen entstehenden Schaden an Wuhren sowie an privatem und öffentlichem Grundeigentum ist der Konzessionsinhaber verantwortlich und haftbar.

**d.** Die im Vorstehenden aufgeführte Wasserrechtskonzession ist in der beigegebenen Übersichtskarte (1 : 50 000) in ihren Einzugsgebieten und räumlichen Grenzen eingezeichnet, und es bildet diese Karte einen integrierenden Bestandteil des Konzessionsvertrages.

#### Art. II.

**a.** Die gegenwärtige Konzession wird der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern auf eine Dauer von 50 Jahren erteilt. Die die Konzession erteilende ernerische Behörde erklärt sich heute schon bereit, diese Konzession auf Wunsch des Konzessionärs nach Ablauf von 50 Jahren ohne erschwerende Bedingungen und Abänderungen zu erneuern. Im weitern verzichtet die konzessionierende Behörde auf einen Rückkauf der Wasserwerkanlagen mit Zubehör.

**b.** Nach Ablauf der Konzessionsdauer sind jedoch die einschlägigen Bestimmungen der landrätlichen Verordnung über Seen und Flüsse vom 27. Oktober 1891 maßgebend, sofern der Konzessionär nach 50 Jahren der aus Wasserkraft gewonnenen elektrischen Energie zum Betriebe seiner Bahnen nicht mehr bedürfen sollte.

**c.** Die nach Verlauf von 50 Jahren allfällig entstandene Wertveränderung der Wasserkräfte und die dementsprechend zu entrichtenden neuen Gebühren sind durch ein Expertenkollegium festzustellen. Der Bundesrat und der Regierungsrat des Kantons Uri wählen je ein Mitglied, und das Bundesgericht bezeichnet den Obmann dieses Expertenkollegiums.

**d.** Die Dauer der Konzession beginnt nach Ablauf des dritten Jahres vom Datum der Konzessionsannahme.

#### Art. III.

**a.** Der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern wird das Recht eingeräumt, die aus den ernerischen Wasserkräften gewonnene elektrische Energie auf dem Gebiete des Kantons Uri und auch ausserhalb desselben zu Bahnzwecken zu verwerten. Dabei soll der Gotthardbahn oder den Rechtsnachfolgern gestattet sein, zur möglichst vollständigen Ausnutzung der gewonnenen elektrischen Energie, den jeweiligen Überschuß, oder Teile desselben an die Privatindustrie, unter Beobachtung der im Nachstehenden vorgesehenen Einschränkungen betreffend Abgabe von elektrischer Energie zu öffentlichen Zwecken, abzugeben.

**b.** Dabei soll insbesondere darauf Bedacht genommen werden, daß den Gemeinden Göschenen, Wassen, Gurnellen und Silenen stets eine angemessene Kraftmenge (im Maximum 750 PS elektrische, ab Schalttafel der Zentrale) für die Beleuchtung und Kleinindustrie gesichert bleibe. Für die öffentliche Beleuchtung hat die Abgabe der benötigten Energie zum Selbstkostenpreise zu erfolgen; für alle andern Zwecke erfolgt die Abgabe gegen Bezahlung des mäßig erhöhten Selbstkostenpreises.

**c.** Die Erteilung der Konzession erfolgt an die Gotthardbahn unter Vorbehalt der Rechte Dritter, in der Meinung, daß die Gotthardbahn oder ihre Rechtsnachfolger gehalten sind, die von Korporationen und Privatpersonen eventuell erhobenen Einsprachen gegen die Ausnutzung der konzessionierten Wasserkräfte zu beseitigen. Die Behörden des Kantons Uri werden hierbei den Konzessionär nach Möglichkeit unterstützen.

## Art. IV.

Als Gegenleistung für die im vorstehenden näher bezeichnete Konzession entrichten die Gotthardbahn oder ihre Rechtsnachfolger an den Kanton Uri die nachstehend aufgeführten Aversalsummen:

**a. Einmalige Entschädigung** (Konzessionsgebühr) . . . . . **Fr. 250 000.** —  
(zweihundert und fünfzigtausend Franken), zahlbar in 3 Raten, nämlich:

10 % = Fr. 25 000. — innert 14 Tagen vom Datum der definitiven Annahme der Konzession durch den Konzessionär, d. h. der Ratifikation des gegenwärtigen Konzessionsvertrages durch den schweizerischen Bundesrat;

30 % = Fr. 75 000. — sechs Monate später;

60 % = Fr. 150 000. — bei der Kollaudation der ausgeführten Anlagen und spätestens nach Ablauf von drei Jahren seit der Ratifikation des gegenwärtigen Konzessionsvertrages durch den schweizerischen Bundesrat.

**b. Jährliche Entschädigung** (Wasserzins) . . . . . **Fr. 72 000.** —  
(zwei und siebenzigtausend Franken) zum ersten Male zahlbar nach Ablauf des dritten Jahres vom Datum der definitiven Konzessionsannahme.

## Art. V.

**a.** Die im vorstehenden Artikel festgesetzten finanziellen Leistungen der Gotthardbahn oder deren Rechtsnachfolger an den Kanton Uri enthalten die gesamte Gegenleistung für die aufgeführte Wasserrechtskonzession, und es wird hiermit ausdrücklich bestimmt, daß diese Zahlungen an Stelle der verschiedenen in der landrätlichen Verordnung über Seen und Flüsse vom 27. Oktober 1891 und den bezüglichlichen Ergänzungsbeschlüssen des Landrates vom 14. März 1895 und vom 26. Mai 1897 aufgeführten, für die Erlangung und die Ausnutzung der Wasserrechtskonzession vorgesehenen Leistungen treten; insbesondere sind in den festgesetzten Aversalsummen (Konzessionsgebühr und Wasserzins) die Taxen für Kraftübertragung und Kraftausfuhr, sowie allfällige Stempelgebühren ohne weiteres inbegriffen.

**b.** Die Regierung des Kantons Uri verpflichtet sich, den Konzessionären die kostenlose Bewilligung zu verschaffen, das Wasser des Etzli-Baches zirka 500 m oberhalb der Einmündung in den Kärstelen-Bach zu fassen.

**c.** Für den Fall als die erworbene Wasserrechtskonzession ganz oder teilweise an Subkonzessionäre übertragen wird (Art. VII.), so ist für die außerhalb des Kantons Uri aber nicht zu Bahnzwecken zur Verwendung gelangende Kraft pro Jahrespferd (elektrisch 736 Watt, ab Schalttafel der Zentrale) ein Zuschlag von fünfzig Rappen zum Wasserzins zu bezahlen.

## Art. VI.

**a.** Die Gotthardbahn oder deren Rechtsnachfolger sind nicht verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist mit dem Bau der Anlagen zur Ausnutzung der ihnen konzessionierten Wasserkräfte zu beginnen. Sie sind aus diesem Grunde auch nicht gehalten, die gesetzlich vorgesehenen Pläne über die in Aussicht genommenen Wasserwerke vorzulegen; die Erteilung der vorstehend genannten Konzession an die Gotthardbahn hat ohne diese Planvorlage zu erfolgen. Immerhin ist die Gotthardbahn verpflichtet,

wenn sie oder ihre Rechtsnachfolger die Ausführung der Wasserwerkanlagen beabsichtigen, die darauf bezüglichen Projekte in gesetzlich vorgeschriebener Weise bei der maßgebenden ernerischen Behörde einzureichen und deren Genehmigung durch die letztere einzuholen. Über allfällige Anstände entscheidet das schweizerische Eisenbahndepartement.

**b.** Im übrigen sichert der Kanton Uri, soweit dies nach Gesetz möglich ist, der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern zu, daß er in ihrem Interesse allfällige Bauten, die vor der Ausführung der Wasserwerkanlagen noch entstehen könnten, die aber der nachherigen Ausnutzung der Wasserkräfte hinderlich sein könnten oder nachträglich expropriert werden müßten, auf ihren Wunsch verhindern werde.

#### Art. VII.

**a.** Der Kanton Uri sichert der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern das Recht zu, die vorstehende Wasserrechtskonzession interimistisch auf eine, von letzteren zu bestimmende Dauer von Jahren, durch eine oder mehrere Privatunternehmungen ausnutzen zu lassen.

Der Konzessionär kann zu diesem Zwecke an Privatunternehmungen Subkonzessionen erteilen in gleichem Umfange und unter gleichen Bedingungen, wie sie ihm durch die von der ernerischen Staatsbehörde erteilten Konzession zuerkannt worden sind.

Bei der Ausnutzung der Wasserkräfte durch den Konzessionär oder durch Subkonzessionäre zu industriellen Zwecken, ist darauf zu achten, daß gesundheitsschädliche Betriebe möglichst vermieden werden. Bei der Ausführung der Bauarbeiten sind die Naturschönheiten des Landes (Wasserfälle, Schluchten etc.) möglichst zu schonen.

**b.** Die konzessionsmäßigen finanziellen Leistungen, wie sie in Art. IV vorgesehen sind, werden auch in diesem Falle vom Konzessionär unmittelbar an den ernerischen Fiskus weiter entrichtet. Es erklärt sich jedoch die ernerische Staatsbehörde jetzt schon mit einer allfälligen Erteilung solcher Subkonzessionen einverstanden, ohne weitere finanzielle oder sonstige Leistungen von den eventuellen Subkonzessionären zu verlangen.

#### Art. VIII.

Unter den zu Bahnzwecken von der Gotthardbahn oder ihren Rechtsnachfolgern beanspruchten Kräften sollen nicht nur diejenigen Kräfte verstanden sein, welche für die eigentliche Zugbeförderung nötig sind, sondern auch diejenigen, welche zu den nachstehend genannten Zwecken zu dienen haben:

1. Beleuchtung der Bahnhof- und Stationsanlagen und der Niveauübergänge;
2. Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Fahrzeuge;
3. Beleuchtung und Heizung von Stationsgebäuden, Verwaltungsgebäuden, Güterschuppen, Werkstätten, Wärterhäusern und sonstigen der Bahn gehörenden und zu Bahnzwecken dienenden Gebäulichkeiten;
4. Beleuchtung, Ventilation und Abkühlung von Tunnels;
5. Mechanischer Betrieb von Lade- und Entladevorrichtungen, Kranen, Pumpen, Ventilatoren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Reparaturwerkstätten und dgl.;
6. Ausübung des Rangierdienstes auf den Stationen sowie auf den angeschlossenen Industriegeleisen, Bedienung der Schneepflüge, Reparaturen auf den Bahnstrecken und dgl.;
7. Erstellung etwaiger neuer Linien der schweizerischen Bundesbahnen.

## Art. IX.

Für das Inkrafttreten dieses Konzessionsvertrages wird seitens der ernerischen Regierung die Genehmigung durch den Landrat und seitens der Gotthardbahn die Genehmigung durch den schweizerischen Bundesrat vorbehalten.

Beide Kontrahenten verpflichten sich, bis spätestens am 31. Dezember 1907 die Ratifikation des vorstehenden Konzessionsvertrages bei der zuständigen Oberbehörde einzuholen.

Also gegeben in doppeltem Original, unter Beifügung der in Art. I erwähnten Übersichtskarte.

LUZERN, den 29. November 1907.

**Im Namen der Direktion der Gotthardbahn:**

sig. **Schrafl**

ALTDORF, den 7. Dezember 1907.

**Im Namen der Regierung des Kantons Uri:**

Der Landammann:

sig. **J. Furrer**

(L. S.)

Der Landschreiber:

sig. **J. Zieri**

DER LANDRAT DES KANTONS URI

ERTEILT VORSTEHENDEM KONZESSIONSVERTRAG SEINE GENEHMIGUNG.

ALTDORF, den 23. Dezember 1907.

**Im Namen des Landrates:**

Der Präsident:

sig. **M. Gisler**

(L. S.)

Der Landschreiber:

sig. **J. Zieri**

DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

ERTEILT VORSTEHENDEM KONZESSIONSVERTRAG SEINE GENEHMIGUNG.

BERN, den 27. Dezember 1907.

**Im Namen des schweizerischen Bundesrates:**

Der Bundespräsident:

sig. **Müller**

(L. S.)

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

sig. **Ringier**

Maschinenfabrik Oerlikon.

Beilage zu Brief

Datum

A. II  
Dandurak Bern

an

den 28. März 1906.

19717 AB/02

An die

General-Direktion der Schweizerischen  
Bundes-Bahnen

B e r n .

=====

Die Maschinenfabrik Oerlikon hat mit Brief vom 12.d.Mts. den h. Bundesrat um eine prinzipielle Meinungsäusserung in betr. der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn ersucht.

In Beantwortung dieses Briefes hat der h. Bundesrat mit Schreiben vom 23.d.Mts. die Maschinenfabrik Oerlikon angewiesen, Vorschläge die auf eine nach dem 1. Mai 1909 einzuführende Betriebsänderung auf der Gotthardbahn abzielen, der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen zu unterbreiten. Wir legen Ihnen Kopie des Briefwechsels mit dem h. Bundesrate in dieser Angelegenheit bei.

Andererseits hat die Maschinenfabrik Oerlikon im Vereine mit den Siemens-Schuckertwerken in Berlin und gemeinsam mit den nachfolgenden Bankhäusern - Schweizerische Kreditanstalt in Zürich, Baseler Handelsbank in Basel und Deutsche Bank in Berlin - die Anregung, welche der Brief der Maschinenfabrik Oerlikon vom 12.d.Mts. enthielt, weiter verfolgt. Es gestatten sich daher die beiden Konstruktionsfirmen: Maschinenfabrik Oerlikon und Siemens-Schuckertwerke, bezugnehmend auch auf die über die Elektrifizierung der Linie Zürich-Zug-Luzern gewechselte Korrespondenz, Ihnen heute die Grundlagen, auf denen der elektrische Betrieb auf der Linie Zürich-Zug-Luzern und auf der Gotthardbahn eingeführt werden könnte, zu unterbreiten.

Vorerat möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass der Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen in grösserem

Umfange

Umfange wirtschaftliche und technische Bedenken nicht mehr entgegenstehen. Fast sämtliche Kulturstaaten haben in rechtzeitiger Erkenntnis dieses Umstandes, teils die Einführung des elektrischen Betriebes in Angriff genommen, teils umfangreiche Vorarbeiten eingeleitet. Auch Sie haben zunächst probeweise die Einführung des elektrischen Betriebes im Simplontunnel in Angriff genommen. Es muss dies als ein bedeutender Fortschritt bezeichnet werden und der Simplontunnel erscheint uns auch durchaus geeignet für die Einführung des elektrischen Betriebes; immerhin können die Vorteile der neuen Betriebsart hier nicht voll zur Geltung kommen, einmal, weil die Strecke sehr kurz ist und keine Steigungen besitzt und ferner, weil ein Vollbetrieb mit häufiger Zugfolge im Simplontunnel wohl erst nach erfolgtem Ausbau der Zufahrtsstrassen, also in ca. 10 Jahren, eintreten wird.

Als die geeignetste Bahn für die Einführung des elektrischen Betriebes müssen wir die Gotthardbahn bezeichnen, bei welcher sämtliche Vorbedingungen für die mit dem elektrischen Betriebe zu erzielenden wirtschaftlichen und technischen Vorteile erfüllt sind.

Wir sind bei unseren Ueberlegungen zu der Ueberzeugung gelangt, dass es für eine Staatsbahn mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, eine solche Betriebsumwandlung im grossen Umfange selbst vorzunehmen, weil die genügenden Unterlagen über die Betriebskosten des neuen Systems nicht beschafft werden können und die Anlage bedeutender Kapitalien immerhin ein gewisses Risiko bedeutet. Ausführungen in beschränktem Umfange, wie z. B. der Simplontunnel sind aber nicht geeignet, ausreichende Erfahrungen und Anhaltspunkte über die wirtschaftliche Seite des elektrischen Vollbahnbetriebes zu geben.

Es ist nun von jeher Aufgabe des Privatkapitals und der Privatunternehmen gewesen, bei der Einführung neuer Betriebsarten ihre Mittel und Erfahrungen in den Dienst der neuen Sache zu stellen und bahnbrechend zu wirken. Wir haben daher beschlossen, Ihnen unsere Dienste für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn zur Verfügung zu stellen.

Bei dem grossen Umfange der Anlage kann ein einzelner Unternehmer schwerlich alle Risiken auf sich nehmen, es ist daher eine Ver-

einigung

einigung von Finanzinstituten und Industrie-Gesellschaften vorzuziehen. Eine solche Vereinigung ist auch in der Lage kraft ihrer Mittel und Erfahrungen die weitgehendsten Garantien für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen einzugehen. Es haben sich daher die eingangs erwähnten Konstruktionsfirmen die Mitwirkung der ebenfalls genannten Bankhäuser gesichert, um Ihnen Vorschläge für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn und auf der Anschlussstrecke Zürich-Zug-Luzern, für die wie eingangs erwähnt mit Ihnen bereits Unterhandlungen gepflogen wurden, zu unterbreiten.

Die vereinigten Konstruktionsfirmen und Bankhäuser, welche zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von zwanzig Millionen Franken und Sitz in Zürich zu bilden gedenken, würden es übernehmen, den elektrischen Betrieb unter Verwendung des Einphasensystems auf der Gotthardbahn und der Anschlussbahn Zürich-Zug-Luzern auf eigene Kosten einzuführen und die gesamten elektrischen Anlagen (Ausbau der uns zur Verfügung zu stellenden Wasserkräfte, Leitungen, elektrische Lokomotiven und Sicherheitseinrichtungen) zu erstellen und Ihnen auf längere Zeit zur Verfügung zu halten. Hierbei ist vorausgesetzt, dass die bisher geleisteten Transport-Quantitäten auch weiterhin zu leisten sein werden und dass die dafür bisher ausgegebenen Kosten für die Zugförderung des Dampfbetriebes der Gesellschaft als Entschädigung für die Einrichtung und den Betrieb der elektrischen Zugförderungsanlagen vergütet würden. Aus diesem Betrage würden also seitens der Gesellschaft zu bestreiten sein, die Erzeugungskosten des elektrischen Stromes, die Unterhaltung der Stromzuführungsanlagen und elektrischen Lokomotiven, die Stellung des Personals des Fahrdienstes, die Verzinsung und eine entsprechende Quote für die Amortisation des Anlagekapitals für die elektrischen Einrichtungen sowie die dafür erforderliche Zuschusseinlage in den Erneuerungsfond, sodass nach einem bestimmten längeren Zeitraum sämtliche elektrischen Anlagen kostenlos in den Besitz des Bundes übergehen könnten. Etwaige über diese Auslagen hinaus zu erzielenden Ersparnisse gegenüber dem Dampfbetrieb würden einstweilen der zu bil-

denden Gesellschaft als bescheidener Gewinn verbleiben, doch würde selbstverständlich noch eine weitere Vereinbarung zu treffen sein, gemäss welcher der Bund jederzeit berechtigt wäre, gegen Ablösung des um die vertraglich vorgesehenen Tilgungsquoten verminderten Anlagekapitals, die elektrischen Anlagen zu übernehmen.

Wir sind der Ansicht, dass diese unsere Vorschläge den Bundesbahnen bei Vermeidung jedes Risikos alle Vorteile und Freiheiten gewähren. Die beteiligten elektrotechnischen Firmen verfügen über ausreichende praktische Erfahrungen, um das technische Gelingen des Unternehmens in jeder Beziehung zu gewährleisten. Die oben genannten Finanzinstitute ihrerseits sind so kapitalkräftig, dass die Gründung einer für die Durchführung des ganzen Geschäftes alle Garantien leistenden Gesellschaft für den Fall einer Verständigung über die Details der zu lösenden Aufgabe als gesichert gelten kann. Immerhin ist es aus den im Briefe des h. Bundesrates vom 23. d. Mts. angegebenen Gründen nicht möglich, sofort den ganzen Komplex der Gotthardbahn und der Linie Zürich-Zug-Luzern umzubauen, sondern es ist wohl allseitig erwünscht, vorerst nur einen Teil derselben mit der neuen Betriebsart auszurüsten. Aus diesem Grunde haben wir die Linie Zürich-Zug-Luzern mit inbetracht gezogen, weil sie für sich allein betrieben werden kann und den sofortigen Ausbau ohne grosse Vorarbeiten ermöglicht.

Wir würden uns damit einverstanden erklären, dass die Genehmigung für die Umwandlung der Gotthardbahn erst erteilt wird, nachdem auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern der Nachweis erbracht ist, dass der elektrische Betrieb in jeder Beziehung befriedigt. In dem Umstande, dass die Gotthardbahn gegenwärtig noch im Besitze einer Gesellschaft ist, könnte vielleicht ein Grund erblickt werden, der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes jetzt noch nicht näherzutreten, sondern damit bis zur Uebernahme durch den Bund, 1909, zu warten. Demgegenüber gestatten wir uns, darauf hinzuweisen, dass für die Vorarbeiten und die Bauausführung ohnehin mehrere Jahre

erforderlich

erforderlich sind und dass die Eröffnung des elektrischen Betriebes vor 1909 nicht würde stattfinden können, selbst wenn mit den Vorarbeiten sofort begonnen wird. Zudem ermöglicht es die abgeschlossene Betriebsführung und Buchführung der Gotthardbahn-Gesellschaft, die wirklichen Kosten des Dampfbetriebes genau festzustellen, sodass ein genauer Vergleich mit den Kosten des elektrischen Betriebes sich aufstellen lässt, und unsere Vorschläge somit auf zuverlässigen Grundlagen aufgebaut werden können. Aus diesen Gründen möchten wir empfehlen, der Einführung des elektrischen Betriebes *auch auf der Gotthardbahn* schon jetzt näherzutreten.

Wir geben uns der angenehmen Hoffnung hin, dass unsere vorstehenden Ausführungen dazu beitragen werden, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen die Ueberzeugung zu geben, dass die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn zweckmässig schon jetzt eingehend geprüft werde, und dass der von uns angedeutete Weg am schnellsten zum Ziele führt. Wir würden es daher mit besonderer Freude begrüßen, wenn die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen unsere Vorschläge prüfen und sich dazu entschliessen könnte, denselben grundsätzlich näherzutreten, in welchem Falle wir gerne bereit sind, Ihnen gestützt auf noch anzustellende Detailerhebungen, konkrete Propositionen für einen zwischen uns abzuschliessenden förmlichen Vertrag zu unterbreiten.

Zu jeder weiteren Ausführung halten wir uns gerne zur Verfügung und sehen einem geneigten Bescheide entgegen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**MASCHINENFABRIK OERLIKON**

sig. D. Schindler sig. Bitterli

**SIEMENS-SCHUCKERT WERKE**  
G.m.b.H.

sig. Schwiger sig. Frischmuth.