

1 200 000 t zu Kr. 3.48 pro t befördern, doch nur unter der Bedingung, dass der Gesamtexport von Kiirunavaara höchstens 3 500 000 t beträgt. In der Zeit von 1908—1932 ist die Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. berechtigt, in Gellivare 18 750 000 t Erz zu fördern u. zu einer Fracht von Kr. 2.75 nach Svartö zu befördern u. zwar in den ersten 5 Jahren bis zu 1 000 000 t jährlich. Ende 1932 ist der Staat berechtigt, die St.-Aktien für einen Betrag zu erwerben, der von einer Kommission nach dem Gewinne der Ges. während der letzten 10 Jahre bestimmt werden soll. Sollte der Staat von diesem Rechte keinen Gebrauch machen, so ist die Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. berechtigt von 1933—1937 noch insgesamt 15 000 000 t in Kiirunavaara u. 3 750 000 t in Gellivare zu fördern u. unter obigen Bedingungen zu befördern. Auch Ende 1942 hat der Staat das Recht zur Einlösung unter denselben Bedingungen. Die Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, welche die Majorität der Aktien der Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. u. der Gellivare Malmfält-Ges. besitzt, verpflichtet sich ausserdem, den Export von Grängesberg nach dem Jahre 1908 auf jährlich 650 000 t u. nach 1917 auf jährlich 450 000 t zu vermindern. Ferner bleibt die Ges. von Exportzöllen befreit. Am 16./4. 1908 brachte die schwed. Regierung im Reichstage einen Gesetzentwurf ein, betreffend den Ankauf der Svappavaara und Levieniemie Erzfelder sowie anderer Erzfelder mit einem Erzgehalt von über 30 Mill. t durch den Staat zu dem Gesamtpreise von Kr. 8 500 000, wovon Kr. 5 000 000 ausgezahlt werden sollen. Für den Rest erteilt der Staat der Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. das Recht, in den Jahren 1915—1932 im ganzen 9 000 000 t Erz mehr auszubenten, als kontraktlich festgesetzt wurde. Hierfür bezahlt die Ges. Kr. 3 500 000 bar u. leistet ferner eine Abgabe an den Staat von Kr. 3 pro t von der Hälfte der genannten 9 000 000 t. Auf diese Weise wird die vom Staate ausgelegte Summe von Kr. 5 000 000 mit Zs. amortisiert, so dass die jetzige Auszahlung nur als Vorschuss zu betrachten ist. Der Gesetzentwurf wurde von der ersten u. zweiten Kammer am 31./5. 1908 angenommen.

Schweizerische Eisenbahn.

Gotthardbahn-Gesellschaft in Liquid. in Luzern.

Gegründet: Im Jahre 1871. Staatsvertrag vom 15. Okt. 1869 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Italien, vom 28. Okt. 1871 zwischen Deutschland; Nachträge hierzu vom 12. März 1878 und 16. Juni 1879. Koncession von den Kantonen Luzern, Uri, Schwyz, Zug und Tessin auf 99 Jahre ab Eröffnung des grossen Tunnels, wird erneuert, wenn der vorbehaltene Rückkauf nicht stattgefunden. Revidiertes Statut vom 2. Dez. 1895. Steuerfreiheit für alle Kantons-, Bezirks- und Gemeindesteuern, doch ist der Bundesrat berechtigt, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Koncessionsgebühr bis zu frs. 200 per km Betriebsstrecke zu erheben. Durchschlag des grossen Tunnels zwischen Göschenen und Airolò 29. Febr. 1880, Betriebseröffnung 1. Jan. 1882 (Länge 14 997 m, Höhe 6 m, Weite 8 m), durchgehender Betrieb seit 1. Juni 1882, die lt. internationalem Vertrag vom 15. Okt. 1869 herzustellenden zweiten Geleise der Zufahrtslinie zum Gotthardtunnel-Erstfeld-Göschenen, 27,036 km, und Airolò-Biasca, 42,608 km, wurden April bis Mai 1893 dem Betriebe übergeben; Durchschlag des Monte Ceneri-Tunnels (Strecke Giubiasco-Lugano) 12. April 1881, Betriebseröffnung 10. April 1882 (Länge 1675 m). Seitens Italiens, Deutschlands und der Schweiz waren ursprünglich 85 000 000 frs. Subventionsbeiträge bewilligt, lt. Vertrag vom 12. März 1878, alsdann weitere 28 000 000 frs., ausserdem bewilligte die Schweiz und Italien lt. Vertrag vom 16. Juni 1879 noch speciell für die Monte Ceneri-Linie je 3 000 000 frs. Insgesamt haben beigetragen Deutschland 30 000 000 frs., die Schweiz 31 000 000 frs., Italien 58 000 000 frs. = 119 000 000 frs.

Strecken: Luzern-Immensee-Bellinzona-Chiasso; Bellinzona-Pino-Luino mit Zweigbahn nach Locarno (Lago Maggiore). Die Teilstrecken Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso wurden 1874, Göschenen-Airolò, Immensee-Göschenen, Airolò-Biasca, Cadenazzo-Pino 1882, Luzern-Küssnacht-Immensee 19.2 km und Zug-Arth (Goldau) 15.8 km 1. Juni 1897 eröffnet, zusammen 275.1 km. Die Gesellschaft besorgt vertragsmässig den Fahrdienst der italienischen Strecke (Pino)-Dirinella-Luino auf Rechnung der ital. Staatsbahnen.

Rückkaufsrecht: Der Bund kann nach dem Bundesbeschluss vom 22. Okt. 1869 das Bahnnetz nebst Material, Gebäuden und Vorräten mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres ab 1. Mai 1879 erwerben, falls die Gesellschaft jeweils 5 Jahre vorher hiervon benachrichtigt wird. Wird über die Entschädigungssumme keine Verständigung erzielt, so ist dieselbe durch das Bundesgericht nach dem Durchschnitts-Reinertrag der letzten 10 Jahre vor der Rückkaufserklärung zu bestimmen, und zwar erhält die Gesellschaft im 30., 45. oder 60. Jahre das 25fache, im 75. Jahre das 22 $\frac{1}{2}$ fache, im 90. Jahre das 20fache und im 99. Jahre das 18fache des ermittelten Reinertrages, in keinem Falle aber weniger als das über die Subvention hinaus verwendete Anlagekapital und immer mit der Massgabe, dass dabei die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subvention vorbehalten bleiben. Bei der Berechnung der Entschädigung sind von dem Durchschnitts-Reinerträge die auf Abschreibungsrechnung getragenen und dem Reservefonds einverleibten Summen in Abzug zu bringen. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt