

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 8 (1879)
Rubrik: Gesellschaftsorgane

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: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

die Gesellschaft der Schweiz, Nordostbahn und der Schweiz, Centralbahn, soweit es beide gemeinschaftlich oder jede für sich allein betrifft, der Gotthardbahngesellschaft die ausschließliche Benutzung der Strecke Immensee-Rothkreuz und die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz-Luzern, sowie des Bahnhofes Luzern eingeräumt haben, so sind im Berichtsjahre behufs vertraglicher Festsetzung der nähern Bestimmungen dieser erst grundsätzlich vereinbarten Verkommnisse konferenzielle Verhandlungen zwischen den sämtlichen beteiligten Bahnerwartungen gepflogen worden, deren Ergebnisse den baldigen allseitig befriedigenden Abschluß der bezüglichen, im Entwurfe bereits vorliegenden Verträge in Aussicht stellen.

Nachdem der Punkt an der Landesgrenze bei Pino, wo der Anschluß der Gotthardbahn an das Italienische Bahnnetz auf dem linken Ufer des Langensee's stattfinden wird, festgesetzt worden ist, sind die erforderlichen Einleitungen getroffen worden, um mit thunlichster Beförderung eine Vereinbarung zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Alta Italia betreffend die Anlage der internationalen Station in Luino, die Mitbenutzung dieser Station und die ausschließliche Benutzung der Italienischen Strecke von der Landesgrenze bei Pino bis nach Luino herbeizuführen.

III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der Gotthardbahnverwaltung ist zunächst auf dem Wege der Statutenrevision eine wesentliche Veränderung eingetreten. Es wurden nämlich die den Verwaltungsrath (und die Direktion) beschlagenden Bestimmungen für die Bauperiode, Art. 36 bis und mit Art. 40 der Gesellschaftsstatuten vom 1. November 1871, auf den Zeitpunkt der Genehmigung des Finanzausweises der Gesellschaft in der Meinung außer Kraft gesetzt, daß vom genannten Zeitpunkte an die Bestimmungen für die Betriebsperiode der Gotthardbahn (Art. 41 ff.) in Anwendung kommen sollen, mit einer Modifikation des Art. 41, Absatz 2, 3 und 4 der Statuten, nach welcher der Verwaltungsrath aus 29 Mitgliedern besteht, von denen 22 durch die Generalversammlung und 7 vom Schweiz. Bundesrath gewählt werden und wenigstens 17 Schweizer sein sollen, welche in der Schweiz wohnen. Der Schweiz. Bundesrath hat diese Statutenänderung am 12. Juni und 22. Juli 1879 genehmigt.

Sodann wurde in Folge der Neubestellung der Direktion die Geschäftsvertheilung unter die drei Departemente derselben in folgender Weise abgeändert:

Der Geschäftskreis des I. Departementes umfaßt alle Angelegenheiten, welche einen ausschließlich oder vorherrschend eisenbahnpolitischen Charakter haben, das gesammte Finanz-, Rechnungs- und Kautionswesen für den Bau und den Betrieb, die Materialverwaltung, das Tarwesen und bis auf Weiteres die Leitung des äußern Betriebsdienstes, soweit er nicht in den Geschäftskreis des III. Departementes fällt.

Der Geschäftskreis des II. Departementes begreift in sich das ganze Expropriationswesen, die Verpachtung und den Wiederverkauf von Landabschnitten und Böschungen, sowie die Führung des Grundkatasters, die sämtlichen Rechtsachen, Konzessions- und Steuerangelegenheiten, das Versicherungswesen (Feuer, Transport und Unfall), das Reklamationswesen aus Haftpflicht wegen Tödtungen und Verletzungen, sowie aus dem Personen- oder Gütertransport wegen Beschädigung oder Verspätung und die Vertretung der Gesellschaft in den Kranken- und Unterstützungskassen.

Der Geschäftskreis des III. Departementes umfaßt das gesammte Bauwesen mit Inbegriff der Beschaffung des Rollmaterials, die Organisation und Leitung der Werkstätten, den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst, den Maschinendienst und die Unterhaltung der Wagen, sowie allfällige für den Zeitpunkt bis zur Eröffnung der durchgehenden Linie im Interesse der Gotthardroute zu treffende interimistische Vorkehrungen.

Jedes der drei Departemente besorgt den Verkehr mit den Behörden und andern Eisenbahnverwaltungen, soweit es sich um Gegenstände handelt, welche ausschließlich oder vorherrschend in seinen Geschäftskreis fallen.

Anlässlich der Wahl eines neuen Oberingenieurs wurde der Dienst desselben folgenderweise organisiert:

Der Oberingenieur ist der Vorstand der bautechnischen Abtheilung der Gotthardbahnverwaltung und als solcher der Direktion, beziehungsweise dem Vorstande ihres Baudepartementes direkt untergeordnet.

Er hat die Bauleitung auf Grundlage der von den Gesellschaftsorganen aufgestellten und hoheitlich genehmigten Bauprojekte, Normalien und Vorschriften, sowie allfälligen Ergänzungen und Abänderungen, welche später an denselben vorgenommen werden, zu übernehmen und den Bau der Gotthardbahn unter Einhaltung aller mit einer soliden Bauausführung vereinbaren Oekonomie zu seiner kunstgerechten und terminmäßigen Vollendung zu führen.

Die allgemeinen Instruktionen, die Baunormalien, Bedingnißhefte, Bauprojekte und Voranschläge werden vom Oberingenieur ausgearbeitet und sodann von der Direktion definitiv festgestellt.

Die Organisation des technischen Dienstes, die Anstellung, Versetzung und Entlassung des technischen Personales, dessen er zur Erfüllung seiner Aufgabe bedarf, erfolgt nach Entgegennahme der Vorschläge des Oberingenieurs durch die Direktion. Innert den Grenzen der dafür der Direktion einzureichenden und von ihr zu genehmigenden Voranschläge kann der Oberingenieur Angestellte mit Taggeld bis auf 7 Franken von sich aus ernennen.

Er darf von sich aus Abänderungen an genehmigten Plänen vornehmen, wenn diese Abänderungen nur Konstruktionsdetails betreffen und dadurch keine Beschlüsse der Direktion, beziehungsweise des Verwaltungsrathes verändert, bestehende Verpflichtungen der Gesellschaft nicht berührt und keinerlei Mehrlasten herbeigeführt werden. In allen andern Fällen ist für eine Projektänderung die Genehmigung der kompetenten Gesellschaftsbehörde erforderlich, welche indessen in Fällen von Dringlichkeit und Gefahr, wo ein sofortiges Einschreiten im Interesse der Gesellschaft geboten erscheint, nachträglich, jedoch unter Nachweisung der Berechtigung der vorgenommenen Aenderung, eingeholt werden kann.

Uebergehend zum Personalbestande der Gesellschaftsorgane und der höhern Beamten der Centralverwaltung haben wir zunächst der Neubestellung des Verwaltungsrathes zu gedenken.

Auf Grundlage der abgeänderten und hoheitlich genehmigten Bestimmungen der Statuten wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt:

1. Von der Generalversammlung der Gotthardbahn am 3. Mai und 28. Juni 1879:

Für eine Amtsdauer von 6 Jahren: die Herren J. Zingg, Vicepräsident der Direktion in Luzern, Nationalrath Oberst Arnold in Altorf, Ständerath Oberst Rieter in Winterthur, Ständerath Dr. C. Stehlin in Basel, Nationalrath Feer-Herzog in Aarau, Regierungsrath Moser-Ditt in Schaffhausen, Kommerzienrath Wendelstadt in Köln und Regierungsrath Frey in Aarau; für eine Amtsdauer von 4 Jahren: die Herren Advokat Filippo Bonzanigo in Bellinzona, Nationalrath Karrer in Sumiswald, Ständerath von Hettlingen in Schwyz, Nationalrath Dr. Stoffel in Frauenfeld, Präsident A. Sulger-Stähelin in Basel, Ritter Filippo Cavallini in Mailand und Freiherr Eduard von Oppenheim in Köln; für eine Amtsdauer von 2 Jahren: die Herren A. Salomonsohn, Direktor der Disconto-gesellschaft in Berlin, Nationalrath Dietler in Solothurn, Geheimer Regierungsrath F. Dülberg in Berlin, alt Staatsrath C. Correnti in Rom, Regierungsrath Schwyder-Crivelli in Luzern und Ingenieur F. Tortarolo in Genua.

2. Vom Schweizerischen Bundesrathe am 12. Juni, 22. und 24. Juli und 10. September 1879:

Für eine Amtsdauer von 6 Jahren: die Herren Geheimer Ober-Regierungsrath Kinel in Berlin und Nationalrath Alex. Bucher in Burgdorf; für eine Amtsdauer von 4 Jahren: die Herren Generaldirektor Massa in Mailand, Ober-Finanzrath von Knapp in Stuttgart und Staatsrath C. Rossi in Locarno; für eine Amtsdauer von 2 Jahren: die Herren Commandeur Ant. Allievi, Mitglied des Italienischen Parlamentes in Rom, und Regierungsrath Spiller in Winterthur.

Eine von der Gotthardbahngesellschaft zu besetzende Stelle im Verwaltungsrathe, für welche ein Italiensisches Mitglied in Aussicht genommen wurde, ist noch vakant.

Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes wurde von der Generalversammlung unter dem 28. Juni 1879 Herr Nationalrath Feer-Herzog und zum Vizepräsidenten desselben vom Verwaltungsrathe am 30. Juli 1879 Herr Ständerath Dr. C. Stehlin gewählt.

Am 27. Juni ernannte der Verwaltungsrath aus seiner Mitte zu Mitgliedern der Direktion die H.H. Direktor Zingg in Luzern, Nationalrath Dr. Stoffel in Frauenfeld und Nationalrath Dietler in Solothurn, zu Ersatzmännern der Direktion die H.H. Präsident A. Sulger-Stähelin in Basel und Ständerath von Hettlingen in Schwyz, zum Präsidenten der Direktion Herrn Direktor Zingg und zum Vizepräsidenten derselben Herrn Dr. Stoffel. Die Direktion übertrug sodann das I. Departement Herrn Präsident Zingg, das II. Departement Herrn Vizepräsident Dr. Stoffel und das III. Departement Herrn Direktor Dietler.

Unter dem 30. Juli ernannte der Verwaltungsrath auf den Antrag der Direktion zum Oberingenieur der Gotthardbahn Hr. G. Bridel, bisherigen Oberingenieur der Jura-Bern-Luzern-Bahn, in Biel.

Im bisherigen Personalbestande der höhern Beamten ist im Berichtsjahre lediglich die Veränderung eingetreten, daß der französische Sekretär des Präsidiums und Uebersetzer der Direktion, Herr D. Kaltbrunner, in Folge anderweitiger Anstellung seine Entlassung nachgesucht und erhalten hat und daß an dessen Stelle zum französischen Uebersetzer Hr. Adolf Colladon von Genf gewählt worden ist.

Dagegen sind wir leider im Falle, unserm nächsten Berichte vorgreifend, hier noch des schmerzlichen und schwer zu ersetzenden Verlustes zu gedenken, welchen der Verwaltungsrath zu Anfang des Jahres 1880 durch den Hinschied seines um die Gotthardbahnunternehmung so hoch verdienten Präsidenten, Herrn Nationalrath Feer-Herzog, sowie des ihm im Tode nachgefolgten Mitgliedes des Verwaltungsrathes, Herrn Regierungsrath Frey in Marau, erlitten hat.

Der Verwaltungsrath hat während des Berichtsjahres in 9 Sitzungen 67 und die Direktion in 148 Sitzungen 4303 Beschlüsse gefaßt.

IV. Finanzwesen.

Da die finanziellen Verhältnisse der Gotthardbahngesellschaft durch die Rekonstruktion des Unternehmens verschiedene Veränderungen erlitten haben, so erachten wir es als angezeigt, die nunmehrige Situation an dieser Stelle in Kürze darzulegen.

Der internationale Vertrag vom Jahre 1869 hatte für den Bau des Gotthardbahnweges einen Kapitalbedarf von 187 Millionen Franken vorgesehen, wovon an Subventionen zugesichert waren Fr. 85 Millionen.

Von der Gesellschaft wurden beschafft:

durch Herausgabe von Aktien	„	34	„
durch Emission von Obligationen	„	68	„

Summa Fr. 187 Millionen.

Die internationale Konferenz vom Juni 1877 bezifferte den Bedarf für das reduzierte

Netz höher um	„	40	„
-------------------------	---	----	---

Total Fr. 227 Millionen.

Der Mehrbedarf von 40 Millionen Franken soll aufgebracht werden:

durch staatliche Subventionen	Fr.	28	Millionen,
durch die Gesellschaft	„	12	„

Summa Fr. 40 Millionen.