

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 8 (1879)

Rubrik: Umfang der Unternehmung

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: 08.02.2025

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

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

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.