

# Gesellschaftsorgane

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn**

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **04.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

verschoben sei. Die definitiven Vorarbeiten wären indessen immerhin für beide Linien in Angriff zu nehmen und für diejenige von Luzern-Zimmensee so zu befördern, daß vor Ende 1884 dem Bundesrathe die definitiven Baupläne und Kostenanschläge der Bahn und der damit verbundenen Erweiterung oder Neuanlage von Endstationen, sowie der Ausweis über die erforderlichen Mittel zum Baue vorgelegt werden können.

## II. Umfang der Unternehmung.

Auf die durch Vermittlung eines unserer Bahningenieure an uns gelangte Anfrage des technischen Referenten der aus Turiner Bürgern bestehenden Kommission für Anstreben einer Verbindungsbahn von Locarno über Intra, Gravellona, Borgomanero nach Santhia, ob wir für den Fall der Ausführung der italienischen Strecke dieser Bahn geneigt wären, die schweizerische Strecke derselben von Locarno bis zur Landesgrenze bei Brissago auszuführen, haben wir uns dahin ausgesprochen, daß wir zwar die Bedeutung dieser Linie für die Gotthardbahn nicht verkennen, aber so lange als das Bauprojekt für die Bahn auf dem rechten Ufer des Langensee's und die Kosten für die Strecke von Locarno bis zur Landesgrenze nicht näher bekannt sind, uns nicht in der Lage befinden, eine Erklärung über die an uns gerichtete Anfrage abgeben zu können; wir müßten daher vor Allem die Mittheilung der bezüglichen Pläne gewärtigen und im Weiteren darauf aufmerksam machen, daß, da es sich um eine internationale Linie handle, selbstverständlich auch die Zustimmung der beiden beteiligten Staaten sowohl zum Baue der Bahn als zur Anlage der internationalen Station erforderlich sei. In gleicher Weise haben wir uns einem Tessinischen Komite für Anstreben einer Eisenbahn von Gozzano nach Locarno gegenüber ausgesprochen, welches sich mit einem ähnlichen Gesuche an uns gewendet hat.

Im Weiteren eröffnete uns der leitende Ausschuß des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau, er sei von dem letztern ermächtigt, mit uns über einen Vertrag zu verhandeln und denselben unter Ratifikationsvorbehalt abzuschließen, durch welchen der Gotthardbahn die Pflicht, die Linie Thalweil-Zug in vertraglich festzusetzender Weise zu bauen, auferlegt und dagegen ein Anleihen von ca. 5 Millionen Franken zu einem zu vereinbarenden billigen Zinsfuße auf vertraglich festzusetzende Zeitdauer zugesichert würde. Dabei übermittelte er uns den Situationsplan und das Längenprofil seines Projektes und des Anschlusses in Zug nebst einem hierauf basirten kurzen technischen Bericht. Wir haben dem genannten Ausschuß erwidert, daß die mitgetheilten Pläne und der summarische Bericht uns nicht in die Lage versetzen, zu beurtheilen, ob der Bau der fraglichen Linie für unsere Gesellschaft Konvenienz bieten würde. Wir müssen ihn deshalb, bevor wir uns in Sachen aussprechen, ersuchen, uns einerseits eine detaillirte Berechnung der Baukosten der Linie Thalweil-Zug und andererseits eine auf nähere Nachweise basirte Berechnung des muthmaßlichen Ertrages dieser Linie zu übermachen. Dabei gestatteten wir uns indessen jetzt schon zu bemerken, daß einem solchen Vorgehen Schwierigkeiten aller Art entgegenstehen dürften und daß die Aufnahme neuer Bauprojekte vor Erfüllung der s. Z. vom Bundesrathe der Gotthardbahngesellschaft auferlegten Bauverpflichtungen auch rechtlichen Bedenken begegnen könnte.

## III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der allgemeinen Verwaltung ist insoweit eine Veränderung eingetreten, als die Art. 6 und 7 der Geschäftsordnung der Direktion für die Dauer der Betriebsperiode folgende modifizierte Fassung erhielten:

Der Geschäftskreis des I. Departementes umfaßt: alle Angelegenheiten, welche einen ausschließlich oder vorherrschend eisenbahnpolitischen Charakter haben; die allgemeinen organisatorischen Fragen; das gesammte Finanz-, Rechnungs-, Kassa- und Kautionswesen für den Bau und den Betrieb, inclusive Hilfs- und Krankenkassen, und die Betriebskontrolle; die Materialverwaltung, die Verwaltung der nicht zum Bahnkörper gehörenden Liegenschaften der Gesellschaft und das Inventar der Centralverwaltung; das Freikartenwesen; die Eisenbahnstatistik (generelle) und die Geschäftsberichte; den Verkehr mit den Behörden und andern Eisenbahnverwaltungen, soweit es sich um Gegenstände handelt, welche ausschließlich oder vorherrschend den Geschäftskreis des I. Departementes beschlagen.

Der Geschäftskreis des II. Departementes umfaßt: den kommerziellen Dienst mit Ausnahme der Betriebskontrolle; das gesammte Expropriationswesen und die Aufstellung des Grundkatasters; die Verpachtung und den Wiederverkauf von Landabschnitten und Böschungen, so lange sie nicht auf den Liegenschaftskonto übertragen werden; die sämtlichen Rechtsfachen, Konzessionen und Steuerangelegenheiten; das gesammte Reklamationswesen; das Affekuranzwesen (Feuer, Transport, Unfall); den Verkehr mit den Behörden und andern Eisenbahnverwaltungen, soweit es sich um Gegenstände handelt, welche ausschließlich oder vorherrschend den Geschäftskreis des II. Departementes beschlagen.

Der Geschäftskreis des III. Departementes blieb unverändert.

Ueber den Personalbestand der Gesellschaftsorgane und der höhern Beamten der Centralverwaltung haben wir zunächst zu berichten, daß in Folge Ablaufens der Amtsdauer folgende Mitglieder des Verwaltungsrathes in Austritt kamen: 1) die von der Generalversammlung gewählten Herren Advokat Filippo Bonzanigo in Bellinzona, Nationalrath Karrer in Sumiswald, Ständerath von Hettlingen in Schwyz, Direktor Dr. Stoffel in Luzern, Stadtpräsident Pfyster-Balthasar in Luzern (welcher übrigens den Austritt erklärt hatte mit der Bemerkung, daß er eine allfällig auf ihn fallende Wiedererwählung nicht annehmen könnte), Ritter Filippo Cavallini in Mailand und Freiherr Ed. von Oppenheim in Köln; 2) die vom Schweiz. Bundesrathe gewählten Herren Kommandeur Massa in Mailand, Direktor von Knapp in Stuttgart und alt Staatsrath Rossi in Lugano.

Nachdem der Bundesrath am 8. Juni die Herren Massa, von Knapp und Rossi für eine neue Amtsdauer von 6 Jahren als Mitglieder des Verwaltungsrathes bestätigt hatte, wurden für die gleiche Amtsdauer von der Generalversammlung am 30. Juni in den Verwaltungsrath gewählt: die Herren Nationalrath Karrer in Sumiswald, Direktor Dr. Stoffel in Luzern, Advokat Filippo Bonzanigo in Bellinzona, Ständerath von Hettlingen in Schwyz, Geheimrath Gerson von Bleichröder in Berlin, Banquier Karl Figdor in Wien und Advokat Dr. Richard Temme in Basel. Die neugewählten Mitglieder Herren Karl Figdor und Geheimrath von Bleichröder erklärten die Annahme der Wahl und bezeichneten als ihre Stellvertreter im Verwaltungsrathe mit Bestätigung der Generalversammlung der erstere Herrn Cahn-Speyer in Wien und der letztere seinen Sohn, den königl. großbritannischen Vizekonsul Herrn Hans von Bleichröder in Berlin. Dagegen lehnte Herr Dr. Temme die auf ihn gefallene Wahl ab, worauf die Generalversammlung am 24. November Herrn Ingenieur Koller, gewesenen eidg. Inspektor der Gotthardbahn, in Bern an dessen Stelle zum Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt und der Gewählte die Annahme der Wahl erklärt hat.

Nach Vornahme dieser Erneuerungswahlen ernannte der Verwaltungsrath Herrn Dr. Stoffel auf eine neue Amtsdauer zum Mitgliede und für den Rest der laufenden Amtsperiode zum Vizepräsidenten der Direktion, die Herren Karrer und von Hettlingen zu Ersatzmännern der Direktion und Herrn Karrer überdieß zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes.

Von den höhern Beamten der Centralverwaltung ist Herr Oberingenieur Bridel in Folge seiner Wahl zum Mitgliede der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn am 1. März 1883 in seine neue Stellung übergetreten, hat sich indessen, nachdem seine schwierige Aufgabe bei unserer Verwaltung mit bestem Erfolge erfüllt war, in zuvorkommender Weise bereit erklärt, bei den noch nicht endgültig erledigten Abrechnungsarbeiten über die Strecken Flüelen-Göschenen, Göschenen-Airolo und Cadanazzo-Dirinella soweit nöthig mitzuwirken. Sodann wurde Herrn Direktionssekretär Loggweiler die in Folge seiner Wahl zum Adjunkten des Chefs des kommerziellen Dienstes der Jura-Bern-Luzern-Bahn nachgesuchte Entlassung ertheilt. Eine Wiederbesetzung dieser Stelle fand bis jetzt nicht statt.

Während des Berichtjahres hat der Verwaltungsrath in 6 Sitzungen 30 und die Direktion in 135 Sitzungen 6144 Beschlüsse gefaßt.

#### IV. Finanzwesen.

Wir gedenken an dieser Stelle zunächst der im Berichtsjahre eingeleiteten Konversion der 5 % Obligationen der Gotthardbahn, welche wir Ihnen mit Bericht vom 2. November 1883 unterbreitet haben. Nachdem Sie uns mit Ihrem Beschlusse vom 24. November 1883 die gewünschte Ermächtigung ertheilt haben, zum Zwecke der successiven Konversion der bestehenden 5 %igen Anleihen der Gotthardbahn und zur Deckung allfälliger weiterer Baubedürfnisse ein 4 %iges, spätestens innert 90 Jahren auf dem Wege der Annuitätenzahlungen zurückzahlendes Anleihen von 100 Millionen Franken zu emittiren und für dieses Anleihen nach Tilgung der alten Obligationen und Pfandrechte die sämmtlichen im Betriebe befindlichen Linien der Gotthardbahn zu verpfänden, ist mit dem Konsortium, welches uns die Durchführung der Konversion anboten hatte eine definitive Vereinbarung getroffen worden. Bei dem Geschäfte haben sich schließlich betheiligt:

die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin,  
die Generaldirektion der Königlichen Seehandlungsgesellschaft in Berlin,  
Sal. Oppenheim jun. & Cie. in Köln,  
der A. Schaaffhausen'sche Bankverein in Köln,  
M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a./M.,  
die Bank für Handel und Industrie in Berlin,  
S. Bleichröder in Berlin,  
die deutsche Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a./M.,  
Gebrüder S. und M. Meißel in Wien,  
der Basler Bankverein in Basel,  
die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich und  
die Banca Generale in Mailand.

Mit der Führung und Abrechnung des Konversionsgeschäftes wurde die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin betraut.

Zur Sicherung der übernommenen Verpflichtungen leisteten die Mitglieder des Konsortiums nach Maßgabe ihrer Beteiligungsquote die vorgeschriebene Kautions von 3 Millionen Franken in börsenfähigen Papieren und wurde von den auswärtigen Firmen auf unser Verlangen in Luzern gerichtliches Domizil verzeigt.

Unterm 26. November ersuchten wir den Schweizerischen Bundesrath um die Bewilligung des Pfandrechtes für die behufs Abzahlung der 5 %igen Obligationen zu emittirenden neuen 4 %igen Titel. Am 19. Dezember