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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 25.11.2025** 

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

Durch biesen Vertrag verpflichtet sich das Syndistat zur sesten llebernahme von 5 Millionen Kranten  $5\,^{0}/_{0}$  Obligationen erster Hypothet auf die Monte-Cencrelinie (Giubiasco-Lugano) zum Kurse von 90  $^{0}/_{0}$ , abzüglich  $2\,^{0}/_{0}$  Kommission. Die Ubnahme durch das Syndistat ersolgt 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 Syndistat 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 ersolgter sechsmonatlicher Kündigung zu bewerkstelligen.

Sollte die Gesellschaft vor Ablauf der Abnahmetermine eines Vorschussses für die Vanarbeiten bedürfen, so hat ihr das Syndikat denselben gegen Deponirung einer entsprechenden Anzahl von Obligationen, zum Uebernahmssturse gerechnet, gegen einen Zinsfuß zu leisten, welcher den jeweiligen Discontosatz der Italienischen Nationalbank um 1% übersteigt.

Hur diese 5 Millionen Franken wird ein Pfandrecht ersten Nanges auf die Linie Giubiasco-Lugano bestellt, wobei die Gesellschaft berechtigt ist, in dieses Pfandrecht ersten Ranges außer den benannten 5 Millionen Franken noch einen weitern 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 Syndifats find bei dem Anleihen folgendermaßen betheiligt:

Die Bank der Italienischen Schweiz mit	•			Fr.	1,700,000
Die HH. Figli Weill=Schott & Comp.				"	1,900,000
Die Basler Handelsbank			•	"	1,400,000
				Fr.	5,000,000

Als in dieser Weise die Beschaffung des Bautapitales für die Cenerelinie 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 Montes Cenerelinie nach den Bestimmungen, welche in dem Vertrage zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Juni 1879 aufgestellt worden sind unter Anerkennung der Berbindlichkeit 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. Bundesz rathes vom 25. Juli und 23. September 1879 bewilligt und es erfolgte die Genehmigung unseres Finanzausz weises für die Eenerelinie durch den Beschluß dieser hohen Behörde vom 3. Oktober 1879.

# II. Umfang der Unternehmung.

Da die Gotthardbahngesellschaft durch das in Rechtstraft erwachsene Berner-Konferenz-Protofoll vom 6. Oftober 1877 die Verpflichtung übernommen hat, für so lange, als die direkte Linie zwischen Luzern und Immensee über Küßnacht 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 Immensee-Rothkreuz-Luzern höhere Taren zu beziehen, als sie auf der direkten Linie erhoben würden, und hinwieder

bie Gesellschaft ber Schweiz. Nordostbahn und der Schweiz. Centralbahn, soweit es beide gemeinschaftlich oder jede für sich allein betrifft, der Gotthardbahngesellschaft die ausschließliche Benutzung der Strecke Immensee=Rothfreuz-Luzern, sowie des Bahnhoses Luzern eingeräumt haben, so sind im Berichtsjahre behufs vertraglicher Festsetzung der nähern Bestimmungen dieser erst grundsätzlich vereindarten Verkommnisse konservaltungen zwischen den sämmtlichen bestheiligten Bahnverwaltungen gepflogen worden, deren Ergebnisse den baldigen allseitig befriedigenden Abschluß der bezüglichen, im Entwurse bereits vorliegenden Verträge in Aussicht stellen.

Nachdem der Punkt an der Landesgrenze bei Pino, wo der Anschluß der Gottharddahn an das Italienische Bahnnetz auf dem linken User des Langensee's stattsinden wird, festgesetzt worden ist, sind die ersorderlichen Einleitungen getrossen worden, um mit thunlichster Beförderung eine Bereinbarung zwischen der Gottharddahns gesellschaft und der Alta Italia betreffend die Anlage der internationalen Station in Luino, die Mitsbenutzung dieser Station und die ausschließliche Benutzung der Italienischen Strecke von der Landesgrenze bei Pino bis nach Luino herbeizussühnen.

## III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der Gotthardbahnverwaltung ift zunächst auf dem Wege der Stautenrevision eine wesentliche Beränderung eingetreten. Es wurden nämlich die den Berwaltungsrath (und die Direktion) beschlagenden Bestimmungen für die Bauperiode, Art. 36 bis und mit Art. 40 der Gesellschaftsstauten 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 Betriedsperiode der Gotthardbahn (Art. 41 st.) in Anwendung kommen sollen, mit einer Modisikation des Art. 41, Absatz, 3 und 4 der Statuten, nach welcher der Berwaltungsrath auß 29 Mitgliedern besteht, von denen 22 durch die Generals versammlung und 7 vom Schweiz. Bundesrathe 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 Geschäftstreis des I. Departementes umfaßt alle Angelegenheiten, welche einen ausschließlich oder vorherrschend eisenbahnpolitischen Charakter haben, das gesammte Finanz-, Rechnungs- und Kantionswesen für den Bau und den Betrieb, die Waterialverwaltung, das Taxwesen und bis auf Weiteres die Leitung des äußern Betriebsdienstes, soweit er nicht in den Geschäftskreis des III. Departementes fällt.

Der Geschäftstreis des II. Departementes begreift in sich das ganze Expropriationswesen, die Verpachtung und ben Wiederwerfauf von Landabschnitten und Böschungen, sowie die Führung des Grundkatasters, die sämmtlichen Rechtssachen, Konzessions= und Steuerangelegenheiten, das Versicherungswesen (Feuer, Transport und Unfall), das Reklamationswesen aus Hafpslicht wegen Tödtungen und Verletzungen, sowie aus dem Personen= oder Güter= transport wegen Beschädigung oder Verspätung und die Vertretung der Gesellschaft in den Kranken= und Unterstützungskassen.

Der Geschäftstreis des III. Departementes umfaßt das gesammte Bauwesen mit Inbegriff der Beschaffung des Rollmateriales, die Organisation und Leitung der Werkstätten, den Bahnaussichts- und Unterhaltungsdienst, den Waschinendienst und die Unterhaltung der Wagen, sowie allfällige für den Zeitpunkt dis zur Eröffnung der durchgehenden Linie im Interesse der Gotthardroute zu treffende interimistische Vorkehrungen.