Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 29 (1900)

Rubrik: Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur

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: 19.08.2025

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

II. Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur.

1. Im Geschäftsberichte für das Jahr 1898, Seite 7, teilten wir mit, das Eisenbahndepartement sei ermächtigt worden, mit uns über den Bau der zweiten Spur auf der Strecke Immensee–Brunnen in Verhandlungen zu treten. Auf unsere damals erhobene Einwendung, daß dieser Bau entbehrlich sei, haben wir nun am 10. Mai verflossenen Jahres einen Bundesratsbeschluß vom 1. Mai erhalten, wonach die Erstellung des Doppelgeleises auf dieser Strecke von uns verlangt wird. Wir haben hierauf nach nochmaliger Prüfung der Angelegenheit die Erklärung abgegeben, daß wir hierzu bereit seien, wenn uns der Bundesrat für den Bau eine Frist bis zum 1. Juni 1904 einräume. Wir haben beigefügt, daß für uns nicht sowohl ein bereits vorhandenes Bedürfnis, als die Erwartung, daß ein solches früher oder später eintreten möchte, maßgebend sei. Gegenüber unserm Vorgehen im Jahre 1894, wo wir uns zum Bau der Doppelspur auf den Strecken Flüelen–Erstfeld und Biasca–Bellinzona entschlossen hätten, bestehe der Unterschied darin, daß wir damals hätten annehmen können, die Früchte der erhöhten Leistungsfähigkeit unserer Linie selber noch zu genießen, während dies nun heute im Hinblick auf die Erstellung der Simplonbahn und die Verstaatlichung nicht mehr oder doch nur in beschränktem Maße der Fall sein werde. Es würde uns deshalb als gerecht erscheinen, wenn bei der Festsetzung der Rückkaufsentschädigung hierauf Rücksicht genommen und ein entsprechender Teil der Baukosten rückvergütet würde. Jedenfalls solle durch die freiwillige Übernahme die Rechtsstellung unserer Gesellschaft für den Rückkauf in keiner Weise geschmälert oder präjudiziert werden.

Die Antwort des Eisenbahndepartements vom 9. Juli hat sich mit dem Bautermine bis zum 1. Juni 1904 einverstanden erklärt und hervorgehoben, die Bedürfnisfrage sei u. a. im Hinblicke auf den eine Verbesserung heischenden lokalen Zugsverkehr schon jetzt zu bejahen. Am Schlusse enthält das Schreiben folgende Stelle:

„Im übrigen nehmen auch wir an, daß durch die Erstellung dieses zweiten Geleises die Rechtsstellung Ihrer Gesellschaft und auch diejenige des Bundes für den Rückkauf in keiner Weise präjudiziert werden soll."

Über unsere Maßnahmen in dieser Angelegenheit berichten wir an anderer Stelle.

2. Im Prozesse betreffend den Erneuerungsfonds, den nach unserer letztjährigen Mitteilung die fünf schweizer. Hauptbahnen gemeinsam führen, ist nach Beendigung des Schriftenwechsels noch keine prozessualische Maßnahme getroffen worden. Der etwas langsame Gang des Verfahrens dürfte mit dem Umstande, daß der mit der Instruktion des Rechtsstreites betraute Bundesrichter, Herr Soldan, im Monat November gestorben ist, im Zusammenhang stehen. Im Monat Dezember ist die schweizer. Centralbahn infolge ihrer Verstaatlichung aus der Streitgenossenschaft ausgetreten.

3. Gegen Ende des Berichtsjahres hat der Instruktionsrichter im Rückkaufsprozesse das Vorverfahren weiter geführt und die Parteien auf den 4. März d. J. zu einem Rechtstage eingeladen. Den Parteien wurde eröffnet, es sei anzunehmen, daß das Bundesgericht nach den nämlichen Grundsätzen entscheiden werde, die es in den bereits entschiedenen Prozessen der Centralbahn- und Nordostbahngesellschaft zur Geltung gebracht habe. Diese Erklärung wurde namentlich am Rechtstage in sehr bestimmter Weise abgegeben. Beide Parteien, schließlich auch wir, haben dann erklärt, daß sie alle in den genannten Prozessen beurteilten Streitpunkte durch die ergangenen Urteile als präjudiziert betrachteten.

Infolge dessen bleiben nur noch einige Fragen, die speziell unsere Unternehmung berühren, zu entscheiden, nämlich:

Die Berechnung der Rückkaufsentschädigung für die nördlichen Zufahrtslinien,

die Verrechnung der Auslagen für Gratifikationen, Schulen, das Lebensmittelmagazin und freiwillige Geschenke und Unterstützungen,

die Verrechnung der sog. Dividendenzahlungen an die Subventionsstaaten.

Über den letzten Punkt, wo es sich wesentlich um die Jahresrechnungen für 1894 und 1895 handelt, ist schließlich am Rechtstage vereinbart worden, es sei die gerichtliche Entscheidung auf das zweite, ordentliche Verfahren bei der Abrechnung zu verschieben.

III. Gesellschaftsorgane.

Der Verwaltungsrat hat große Verluste in seinem Bestande zu beklagen.

Ende Mai starb in Mailand Herr Kommandeur P. Brambilla, Senator des Königreiches Italien, Präsident des Verwaltungsrates der italien. Südbahnen, dessen Tod in den weitesten Kreisen seines Vaterlandes tief betrauert wurde. Auch wir werden Herrn Brambilla, der seit dem Jahre 1889 unserer Behörde angehörte und hier seine große Geschäftskenntnis, seinen ruhig und gerecht abwägenden Sinn und seine uneigennützige Hingabe an die Interessen unserer Gesellschaft in mannigfacher Weise bekundete, ein treues Andenken bewahren.

Im Juli entriß uns der Tod Herrn Ingenieur G. Koller in Bern, der mit der Gotthardbahn nicht nur seit seinem Eintritt in unsere Behörde (1883), sondern schon als Experte des Bundesrates im Anfang der Fünfziger-Jahre und später während des Baues in ganz hervorragender Weise verbunden war. Mit ihm schied der letzte jener bedeutenden Männer, deren Namen durch die selbstlose und hingebende Thätigkeit ihrer Träger mit der Begründung und dem Bau der Gotthardbahn stets verknüpft bleiben werden.

Einen überaus schmerzlichen Verlust haben wir in den jüngsten Tagen erlitten: am 8. Mai d. J. starb ganz unerwartet Herr J. J. Schuster-Burckhard, der hochverdiente Präsident unseres Verwaltungsrates. Herr Schuster trat im Jahre 1882 in den Verwaltungsrat ein, ward 1886 Vizepräsident und 1890 Präsident desselben. Von Anfang an bethätigte er sich an allen wichtigen Fragen, namentlich an solchen wirtschaftlicher und finanzieller Natur. Seine Sachkenntnis, sein weiter Blick, seine wohlwollende Würdigung der Ansichten anderer, seine Gewandtheit in der Leitung der Verhandlungen sicherten ihm eine große Autorität. Wir werden nie vergessen, welche wichtigen Dienste Herr Präsident Schuster unserer Gesellschaft geleistet hat.

Zu unserm großen Bedauern nahm Herr Nationalrat Dr. Ludwig Forrer in Winterthur, seit 1896 Mitglied unseres Rates, der vom h. schweizerischen Bundesrate zum Direktor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport berufen worden war, seinen Austritt aus unserm Rate.

An Stelle des Herrn Brambilla hat die Generalversammlung vom 27. Juni v. J. bereits Herrn Gerolamo Bassi in Florenz zum Mitgliede des Rates gewählt; für die Herren Koller, Schuster-Burckhard und Forrer sind Ersatzwahlen zu treffen.

B. Besonderer Teil.

I. Bahnbau.

1. Bauleitung.

Das Personal für Neu- und Ergänzungsbauten mußte im Berichtsjahre mit Rücksicht auf den größeren Umfang der Bauten und der Vorbereitung weiterer Bauten, wie der Wasserkraftsanlage in Göschenen für die Ventilation des großen Gotthardtunnels und der Erstellung des zweiten Geleises Immensee—Brunnen, durch drei Ingenieure verstärkt werden, wovon einer speziell für Stellwerksanlagen und Hochbauten bestimmt ist.

Die Besoldungen dieses Personals werden auf die einzelnen Objekte verrechnet.