

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 30 (1901)  
**Rubrik:** Gesellschaftsorgane

### **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:** 09.01.2026

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

## II. Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur.

1. Nachdem im Prozesse betreffend den Erneuerungsfonds die schweizerische Centralbahn infolge der Verstaatlichung bereits im letzten Jahre aus der Streitgenossenschaft der fünf schweizerischen Hauptbahnen ausgetreten war, hat nun aus dem gleichen Grunde auch die schweiz. Nordostbahn diesen Schritt getan. Dasselbe ist von den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn zu erwarten, so daß die Streitfrage schließlich nur für unsere Gesellschaft zu entscheiden bleibt.

Vom Bundesgerichte sind in dieser Angelegenheit bisanhin keine Maßnahmen getroffen worden.

2. Der Rückkaufsprozeß zwischen unserer Gesellschaft und dem Bunde ist vom Bundesgerichte durch Urteil vom 25. Juni 1901 erledigt worden. Da wir das Urteil in seinem ganzen Wortlaute als Beilage dieses Berichtes folgen lassen, verweisen wir darauf und auf die Bemerkungen, die wir schon in unserem letzten Berichte auf Seite 8 anbrachten.

Nach diesem Urteil sind nun die Reinertragsausweise aufzustellen. Immerhin können unter die den Einnahmen gutzubringenden Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, sowie über die den Ausgaben zu belastenden Einlagen in den Fonds noch keine bestimmte Summen angegeben werden, da die Ansichten beider Teile namentlich über die Einlagen sehr weit auseinander gehen und eine gerichtliche Feststellung nicht vorhanden ist.

Die Entscheidung des Gerichtshofes hinsichtlich der neuen Linien Luzern–Immensee und Zug–Goldau legt uns eine keineswegs leichte Aufgabe auf, da unsere Rechnung so zu gestalten ist, wie sie sich voraussichtlich gestaltet hätte, wenn die genannten Linien während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 in Betrieb gewesen wären. Außerdem ist das Gericht auf eine Schadenersatzforderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme dieser Linien durch den Bund nicht eingetreten; unsere Forderung berühre weder den Reinertrag noch das Anlagekapital, sei also nicht im vorliegenden Prozesse zu behandeln. Somit ist auch hier ein noch nicht entschiedener Punkt, wie ja überhaupt über eine Reihe anderer sehr wichtiger Fragen noch keine Entscheidung vorliegt, so namentlich über die Grundsätze betreffend Abzüge wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes u. s. w.

3. Mit dem abgelaufenen Jahre sind die schweizerische Centralbahn und Nordostbahn in das Eigentum des Bundes übergegangen, und es hat die Generaldirektion der Bundesbahnen gegen Ende des Jahres bereits an den Verhandlungen des schweiz. Eisenbahnverbandes mit beratender Stimme teilgenommen. Der Verband dürfte wesentlich umgestaltet werden, und es hat die Generaldirektion auf Ende 1902 für ihre Linien den Verbandsvertrag gekündet.

## III. Gesellschaftsorgane.

In ihrer Sitzung vom 22. Juni hat die Generalversammlung der Aktionäre gewählt:

1. Für die mit dem 30. Juni 1901 in Austritt gekommenen Mitglieder des Verwaltungsrates für eine neue Amtsdauer (bis 30. Juni 1907) die bisherigen Mitglieder, nämlich die Herren:

Hans von Bleichröder in Berlin,

alt Nationalrat Filippo Bonzanigo in Bellinzona,

Kommandeur Gerolamo Bassi, Vizepräsident des Verwaltungsrates der italienischen Südbahnen,  
in Florenz,

Bankier Karl Figgdor in Wien,

alt Nationalrat R. Geigy-Merian in Basel,

Freiherr E. d. von Oppenheim in Köln,

Dampfschiffsverwalter E. d. Schmid in Luzern, und

Kommandeur P. Tortarolo, Senator des Königreiches Italien, in Genua.

2. Für die verstorbenen Herren Schuster und Ingenieur Koller und den zurückgetretenen Herrn alt Nationalrat Forrer, ebenfalls für die Amtsdauer bis zum 30. Juni 1907, die Herren

Dr. Jul. Frey, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt, in Zürich,  
A. von Muralt, Ingenieur, in Bern, und  
F. Zahn-Geigy, Bankier, in Basel.

3. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates, für die Amtsdauer bis zum 30. Juni 1904, den bisherigen Vizepräsidenten Herrn alt Bundesrat Oberst Hammer in Solothurn.

Im Laufe des Geschäftsjahres bestätigte die hohe Regierung von Schwyz ihren Vertreter in unserem Verwaltungsrate für eine neue Amtsdauer (bis Ende Dezember 1905), nämlich Herrn Ständeratspräsident Landammann Karl Reichlin in Schwyz.

Der Verwaltungsrat wählte sodann

1. zu seinem Vizepräsidenten

Herrn Roman Abt, Ingenieur, in Luzern,  
mit Amtsdauer bis zum 30. Juni 1904,

2. zu Mitgliedern der Direktion mit Amtsdauer bis zum 30. Juni 1907 die bisherigen, die Herren H. Dietler, S. Stoffel und Fr. Wüest,

3. zum Präsidenten und zum Vizepräsidenten der Direktion mit Amtsdauer bis zum 30. Juni 1904 die Herren S. Stoffel und H. Dietler.

Mit Schreiben vom 7. März d. J. teilte die Schweiz. Bundeskanzlei mit, daß der h. Bundesrat seine bisherigen Vertreter im Verwaltungsrate, die Herren

Kommandeur Borgnini, Generaldirektor der ital. Südbahnen, in Florenz,  
Kinel, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, in Berlin,  
Leuenberger, Obergerichtspräsident, in Bern,  
Locher, Regierungsrat, in Zürich,  
Kommandeur Massa, alt Generaldirektor der ital. Mittelmeerbahnen, in Turin,  
Neumann, Kaiserl. Geh. Oberregierungsrat, in Berlin,  
Simen, Ständerat, in Locarno,

für eine neue Amtsdauer von drei Jahren (bis 1. April 1905) bestätigt habe.

In der Mitte des Berichtsjahres verließ uns zu unserm großen Bedauern Herr Maschineningenieur Emil Frey von Olten, der schon beim Bau der Linie in den siebziger Jahren bei uns tätig gewesen war, später als Chef unserer Centralwerkstätte und seit 1887 als Maschinenmeister vorzügliche Dienste geleistet hat. Herr Frey trat als Mitglied in das Direktorium der schweizerischen Centralbahn ein und hat mit Neujahr 1902 die Stelle eines Mitgliedes und Vizepräsidenten der Kreisdirektion II der schweizerischen Bundesbahnen in Basel übernommen. — Zum Maschinenmeister ernannten wir Herrn Anton Meyer von Schiers, Vorsteher unserer Maschinendepots, der schon seit 1878 unserem Beamtenstande angehört, und an dessen Stelle als Oberdepotchef Herrn Ernst Meyer von Olten, bisher Depotchef in Erstfeld.

Einen schweren Verlust haben wir durch den plötzlichen Hinschied unseres Direktionsmitgliedes Herrn Friedrich Wüest, der am 15. Februar d. J. starb, erlitten. Vizepräsident des Luzerner Stadtrates und Nationalrat,

trat Herr Wüest im Jahre 1886 in unsern Verwaltungsrat ein und wurde im Frühjahr 1891 nach dem Tode des Herrn Präsidenten Zingg zum Mitgliede der Direktion gewählt. Er stand im Laufe der Jahre verschiedenen Geschäftszweigen in trefflichster Weise vor. Wir werden dem geistvollen, liebenswürdigen Mitarbeiter stets ein gutes Andenken bewahren.

An die Stelle des Herrn Wüest wählte der Verwaltungsrat zum Direktionsmitgliede unsern Obergeringenieur Herrn Anton Schrafl von Bellinzona, der schon seit 1872 im Dienste unserer Gesellschaft steht, mit Amtsdauer bis zum 30. Juni 1907.

## B. Besonderer Teil.

### I. Bahnbau.

#### 1. Bauleitung.

Im Etat des dem Obergeringenieur für die Ausführung der Ergänzungs- und Neubauten zugetheilten Bau-personals ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten. Die Besoldungen dieses Personals werden, wie immer, auf die einzelnen Objekte verrechnet und sind daher in den bezüglichen Ausgaben für die vollendeten und für die unvollendeten Bauten enthalten.

#### 2. Ausbau und Ausrüstung des im Betriebe stehenden Bahnnetzes.

Wir führen unter diesem Abschnitte diejenigen Ergänzungs- und Neubauten und sonstigen Aufwendungen auf Baukonto auf, für welche die Rechnungen auf Ende des Berichtsjahres abgeschlossen und dem Eisenbahn-departement zur Genehmigung vorgelegt worden sind. Die bezüglichen Ausgaben wurden auf den Baukonto getragen und erscheinen daher nicht mehr unter der Rubrik „Verwendungen auf unvollendete Objekte“ in der Jahresrechnungsbilanz pro 1901.

#### I. Ergänzungs- und Neubauten.

##### a) Auf der freien Bahn.

Futter- und Verkleidungsmauern in verschiedenen Einschnitten der nördlichen Zweiglinien und der Generelinie, ferner Untermuerung loser Felspartien an mehreren Stellen . . . . .	Fr. 26,213. 30
Schutzmauern gegen Steinschlag, Lawinen- und Wildbach-Verbauungen, Reifzugkorrekturen, Schutzwand beim Gütschtunnel in Brunnen . . . . .	„ 32,758. 45
Verstärkung der Eisenkonstruktionen der Tessinbrücken bei Stalvedro (I. und II. Geleise), bei Daziogrande (I. und II. Geleise) und oberhalb Giornico (I. und II. Geleise); der Brücke über den Brenno-Fluß (I. Geleise) und der dortigen Inundationsbrücke (I. Geleise); ferner der Brücke über den Vallone di Bobio (I. Geleise) und von 7 Blechbalkenbrücken zwischen Bobio und Biasca (I. Geleise), 5 solchen auf der Generelinie und 5 auf der Pinolinie; Revisionssteg an der Rusibachbrücke bei Walchwil . . . . .	„ 193,519. 14
Beiträge der Gotthardbahn an öffentliche Werke, wie Fluß- und Wildbach-Korrekturen und Verbauungen, etc. . . . .	„ 4,229. 32
Summe a	Fr. 256,720. 21