Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 9 (1880)

Rubrik: Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung

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

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Wir beehren uns anmit, der Generalversammlung der Gotthardbahn unsern neunten, das Jahr 1880 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.

Laut Art. 5 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 23. Dezember 1873 betreffend die Verbindung der Gotthardbahn mit den italienischen Bahnen bei Chiasso und Pino (Luino) sollen die Bedingungen, unter welchen der Betrieb auf den gemeinsamen Stationen zur Ausführung kommen soll, der Wechsel der Lokomotiven und die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Stationen der einen Bahngesellschaft durch die andere, durch eine besondere Vereinbarung der beiden Bahngesellschaften geregelt werden.

Wie Ihnen bereits bekannt ist, wurde die Vereinbarung über den Betrieb der internationalen Station Chiasso am 9. Juni 1876 zwischen der Verwaltung der oberitalienischen Bahnen und uns in der in unserm Geschäftsberichte vom Jahre 1876 angegebenen Weise abgeschlossen und es erübrigt uns daher nur noch zu berichten, daß, während die Anlage dieser Station bisher eine bloß provisorische, dem dermaligen Bedürfnisse entsprechende war, nunmehr auch noch eine Verständigung über die dem durchgehenden Verkehr der Gotthardbahn dienenden definitiven Bauten und Anlagen des internationalen Bahnhofes Chiasso herbeigeführt worden ist.

Gemäß unserm letzten Geschäftsberichte sind schon im Jahre 1879 die erforderlichen Einleitungen getroffen worden, um auch über die Anlage und den Betrieb der internationalen Station Luino zwischen den beiden Bahnverwaltungen eine Verständigung zu erzielen. Die daherigen Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt; sie sind indessen noch nicht zum Abschlusse gelangt. Die Verzögerung hatte ihren Grund namentlich in dem Umstande, daß für die Fortsetzung der Linie von Luino bis zum Anschluß an die bereits vorhandenen italienischen Bahnen verschiedene Projekte bestanden, von denen die einen dem See entlang über Laveno und die andern durch das Val Cuvio führen sollten, und daß der Entscheid über diese Tracéfrage, welcher schließlich zu Gunsten der Seelinie getroffen wurde, erst gegen Ende des Berichtsjahres erfolgte.

Da die oben erwähnte Verzögerung der Wahl des Tracés von Luino bis zum Anschluß an das bestehende italienische Bahnnetz Zweifel darüber aufkommen ließ, ob es noch möglich sei, die italienische Verbindungsstrecke, welche namhafte bauliche Schwierigkeiten in sich schließt, innert dem vertraglich festgestellten Termine dem Betriebe zu übergeben, so sah sich der Schweizerische Bundesrath nach Einholung unserer Vernehmlassung veranlaßt, der Italienischen Regierung gegenüber die Erklärung abzugeben, daß die Schweiz die ihr obliegende Verpflichtung, die Gotthardbahn nach Vertrag rechtzeitig bis an die italienische Grenze herzustellen, genau einhalten werde und daß er, sofern dieselbe wegen mangelnder Vollendung der italienischen Verbindungsstrecke nicht auf 1. Juli 1882 in Betrieb gesetzt werden könnte, jede Verantwortlichkeit von sich ablehne. Italienischerseits wurde dagegen versichert, daß man den im Zusatzvertrage vom 12. März 1878 festgesetzten Vollendungstermin auch dort einhalten zu können glaube.

Infolge der Initiative des Stadtrathes von Luzern haben die hohen Regierungen von Luzern und Bern mit Zuschriften vom 3./5. und 12./14. Mai 1880 das Begehren gestellt, die Gotthardbahngesellschaft möchte die Ausführung der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee, deren Bau durch Art. 3 des internationalen Zusatzvertrages vom 12. März 1878 verschoben worden ist, dermalen schon an Hand nehmen. Dieses Begehren stützten sie auf die Behauptung, daß die Gotthardbahngesellschaft sich in Folge von Offerten zur Beschaffung des erforderlichen Baukapitales in der Lage befinde, einen Finanzausweis für den Bau dieser Linie leisten und dieselbe ausführen zu können, ohne die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hülfsmittel dabei irgendwie in Anspruch nehmen zu müssen, und daß sie in Folge dessen gemäß Absatz 4 des Art. 3 des vorerwähnten Zusatzvertrages verpflichtet sei, den Bau der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee unverweilt an Hand zu nehmen.

Die Direktion hat sich im Hinblicke auf die Wichtigkeit der Sache veranlaßt gefunden, behufs Gewinnung einer zuverlässigen Grundlage für den von den Gesellschaftsorganen in dieser Angelegenheit zu fassenden Entscheid genaue Erhebungen über die Kosten des Baues, den muthmaßlichen Verkehr und die Einnahmen, sowie über die Betriebskosten der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee gegenüber denjenigen der Linie über Rothkreuz machen zu lassen. Sie glaubte indessen noch vor dem Abschlusse dieser Arbeiten dem Verwaltungsrathe von der Sachlage Mittheilung machen zu sollen, welcher sodann in seiner Sitzung vom 26. Mai eine aus seinem Präsidenten und je zwei Schweizerischen, Deutschen und Italienischen Mitgliedern bestellte Kommission mit der Prüfung und Begutachtung der vorliegenden Frage beauftragte. Nachdem sodann die Direktion dieser Kommission ihre sachbezügliche Vorlage unterbreitet, hat der Verwaltungsrath in Genehmigung der Anträge der letztern unter dem 23. Oktober folgenden Beschluß gefaßt:

1) Die Direktion wird eingeladen, dem Schweizerischen Bundesrathe von den Eingaben der Regierungen der Kantone Luzern und Bern vom 3./5. und 12./14. Mai 1880 Kenntniß zu geben und unter Bezugnahme auf den Art. 7 des Bundesrathsbeschlusses vom 4. Juli 1879 betreffend die Verpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft gegenüber dem Bunde, sowie auf die eingegangenen Bauofferten die Bereitwilligkeit auszusprechen, unter seiner Leitung mit den genannten h. Regierungen in Verhandlungen zu treten, um womöglich eine Verständigung über den Zeitpunkt und die Bedingungen des Baues der Linie Immensee-Küßnacht-Luzern zu erzielen.

2) Die Direktion wird ermächtigt, bei diesen Verhandlungen zu erklären, der Verwaltungsrath der Gotthardbahn sei bereit, die sofortige Anhandnahme des Baues der direkten Linie Immensee-Luzern mit einer unter Betheiligung der übrigen dabei interessirten Bahnen zu errichtenden Uebergangsstation im Untergrunde bei der Generalversammlung der Aktionäre zu beantragen, sofern von Seite der betheiligten Kantonsregierungen oder Gemeinden oder sonstwie interessirten Kreise für Deckung eines allfälligen Ausfalles auf dem Betriebe der direkten Linie inklusive Verzinsung des Anlagekapitales, für eine zu vereinbarende Dauer Garantie geleistet würde. In diesem Falle soll über die Kosten des Baues und Betriebes der Linie Immensee-Küßnacht-Luzern gesonderte Rechnung geführt werden. Bei Ermittlung der Betriebskosten fraglicher Linie werden entsprechende Antheile an den Kosten des Betriebes der Endbahnhöfe Luzern und Immensee, sowie der allgemeinen Verwaltung und der Unterhaltung

und Erneuerung des Betriebsmateriales in Berechnung gezogen. Würde der Betrieb der Linie Immensee-Küßnacht-Luzern in den ersten Jahren einen Ausfall, später aber einen Reinertrag herausstellen, so sind aus letzterem vorab die von den Garanten geleisteten Beiträge zurückzuvergüten. Die gesonderte Betriebsrechnung ist fortzuführen, bis die allfälligen Beiträge der Garanten zurückerstattet sein werden.

Die Direktion hat von dieser Schlußnahme des Verwaltungsrathes dem Schweizerischen Bundesrathe Kenntniß gegeben und damit die Erklärung verbunden, daß sie bereit sei, wenn es gewünscht werde, unter seiner Leitung auf dieser Grundlage mit den Regierungen in Verhandlungen einzutreten, und den letztern hievon Mittheilung gemacht.

Bis zur Stunde haben derartige Verhandlungen nicht stattgefunden.

Unmittelbar nach Eingang der oben erwähnten Begehren der Regierungen von Luzern und Bern haben wir auch die Baukosten der Linie Zug-Goldau in gleicher Weise, wie es für die Linie Luzern-Immensee geschah, berechnen lassen und diese Kostenrechnung sodann nebst allen auf die Linie Zug-Arth, respektive Zug-Goldau bezüglichen Projektplänen dem Initiativ-Komite für die Linie Thalweil-Zug-Goldau auf dessen Ansuchen hin zugestellt. Weiter waren wir nicht im Falle uns mit dieser Linie zu beschäftigen, weil uns weder ein Ansinnen für sofortige Ausführung, noch irgend welche Offerten für Uebernahme des Baues oder für die Financirung derselben zugekommen sind. Im Uebrigen sind wir der Ansicht, daß die Linie Zug-Goldau nach den gleichen Grundsätzen zu behandeln sei wie die Linie Luzern-Immensee, und haben nicht unterlassen, uns dem Schweizerischen Bundesrathe gegenüber in diesem Sinne auszusprechen.

II. Umfang der Unternehmung.

Die Verhandlungen für vertragliche Festsetzung der nähern Bestimmungen der im Berner-Konferenz-Protokolle vom 6. Oktober 1877 grundsätzlich vereinbarten Verkommnisse betreffend die ausschließliche Benutzung der Strecke Immensee-Rothkreuz und die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz-Luzern, sowie des Bahnhofes Luzern durch die Gotthardbahn wurden zum Abschlusse gebracht. Die zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen vereinbarten Verträge enthalten im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

1) Vertrag betreffend Verpachtung der Bahnstrecke Immensee-Rothkreuz an die Gotthardbahngesellschaft.

Die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn als Eigenthümerinnen der aarg. Südbahn übertragen auf Grundlage der bezüglichen Konzessionen und der Bestimmungen des Berner-Protokolles vom 6. Oktober 1877 den Betrieb und die Verwaltung der Bahnstrecke Immensee-Rothkreuz an die Gotthardbahn und die letztere übernimmt diesen Betrieb im Zusammenhange mit ihrer Linie Immensee-Pino, beziehungsweise Immensee-Chiasso. Durch diese Betriebsübernahme erwirbt die Gotthardbahn folgende Rechte:

1) Die ausschließliche Befahrung der Strecke mittelst ihrer Züge und ihres Fahrpersonales nach den von ihr selbst aufgestellten Fahrtenplänen; 2) das Recht des Bezuges aller direkten und indirekten Transporteinnahmen unter Anwendung ihrer eigenen Tarife und Transportreglemente, jedoch innerhalb der Schranken der Konzessionsbestimmungen für die aarg. Südbahn und in der Meinung, daß diese Strecke bei Bildung, beziehungsweise Repartition der Taxen, soweit nicht die Vorschriften des Bernerprotokolles vom 6. Oktober 1877 eine Modifikation erheischen, in gleicher Weise behandelt werde, wie wenn sie als Bestandtheil der aarg. Südbahn betrieben würde; 3) das Recht des Bezuges aller sonstigen Nutzungen, welche sich aus der Verwaltung der Strecke ergeben.

Dagegen übernimmt sie folgende Verpflichtungen: 1) Sie bezahlt den Eigenthümerinnen in halbjährlichen Raten den zu 6 % berechneten Zins von dem Gesammtbetrage der für die Strecke sich ergebenden Baukosten, bei deren