

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 18 (1889)
Rubrik: Grundlagen und 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: 23.02.2026

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 achtzehnten, das Jahr 1889 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Wie wir Ihnen in unserm sechszehnten Geschäftsberichte vom Jahre 1887 mitgetheilt haben, hat uns der schweizerische Bundesrath bezüglich des uns noch obliegenden Baues des zweiten Geleises auf den Bergstrecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca mit Beschluß vom 4. Oktober 1887 verhalten, auf den genannten Strecken zum Baue des zweiten Geleises zu schreiten und dafür zu sorgen, daß das zu erbauende Geleise innerhalb der Frist von 10 Jahren, vom 1. Januar 1887 an gerechnet, dem Betriebe übergeben, der Bau zu diesem Zwecke alsbald begonnen und nach den Bestimmungen dieses Beschlusses gefördert werde. Im Fernern hat der Bundesrath bestimmt, der Bau sei in folgenden Abtheilungen vorzunehmen:

- a) Airolo-Faido,
- b) Faido-Biasca,
- c) Erstfeld-Göschenen,

von welchen die erste am 1. Oktober 1890, die zweite am 1. Oktober 1892 und die dritte am 1. Oktober 1896 vollendet und dem Betriebe übergeben werden solle.

Dabei hat sich der Bundesrath vorbehalten, eine Abkürzung dieser Fristen eintreten zu lassen, wenn die Verkehrszunahme es erheische, und bestimmt, daß für die Erfüllung der in diesem Beschlusse der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen die bereits geleistete Kaution im Betrage von 4 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken zu haften habe.

Wir haben sofort den Bau des zweiten Geleises nach diesen Vorschriften an Hand genommen und derart gefördert, daß auf der ersten Strecke Airolo-Faido die Unterbauarbeiten bis Anfangs April 1890, der Oberbau und damit die ganze erste Sektion spätestens auf den vom Bundesrathe festgesetzten Termin (1. Oktober 1890), Robi-Faido schon auf 1. Juni 1890 vollendet sein wird.

Die Erfahrungen der ersten Bauperiode und die stetige Zunahme des Verkehrs veranlaßten uns nun, an eine Abkürzung der ganzen Bauperiode zu denken. Wir hielten dafür, daß zwei Jahre gewonnen und das zweite Geleise in der Ausdehnung der ganzen Bergstrecke bis 1. Oktober 1894 vollendet werden sollte. Hiezu ist zwar für die einzelnen Sektionen nicht viel weniger Zeit erforderlich, als ursprünglich vorgesehen war, dagegen können die betreffenden Arbeiten einer neuen Sektion früher, d. h. vor gänzlicher Vollendung der vorhergehenden in Angriff genommen und dadurch die Bauten entsprechend gefördert werden.

Zu diesem Zwecke waren natürlich neue Verhandlungen mit dem Bundesrathe erforderlich und es wurde uns dazu von Seite der Aufsichtsbehörde Gelegenheit geboten, indem das schweizerische Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 6. August 1889 uns einige Vorschläge betreffend Abänderung des Bauprogrammes für das zweite Geleise, namentlich auch im Sinne der Abkürzung der Bauzeit mit der Bemerkung vorlegte, daß es dieselben vorerst in einer konferenziellen Verhandlung mit uns zu besprechen wünsche.

Wir haben uns hiezu bereit erklärt und unsere Abordnung beauftragt, dem Eisenbahndepartement eine Abkürzung der Bauzeit um 2 Jahre, resp. die Vollenbung der Bauten auf 1. Oktober 1894, statt 1. Oktober 1896 in Aussicht zu stellen, jedoch mit Rücksicht auf die hieraus der Gotthardbahngesellschaft erwachsenden sehr erheblichen Mehrkosten und den früher eintretenden Bedarf der im Finanzprogramm für den Bau des zweiten Geleises vorgesehenen Geldmittel die Erwartung auszusprechen, daß der Bundesrath auf die fernere Leistung einer Kaution bei der eidgen. Staatskasse, deren Betrag für den Bau des zweiten Geleises bestimmt sei, verzichte und daß der Bau der nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Zimmensee und Zug-Goldau nicht vor dem Zeitpunkte der Vollenbung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Erstfeld-Biasca stattzufinden habe.

In der am 2. November 1889 stattgehabten Besprechung dieser Angelegenheit hat der Chef des Eisenbahndepartements den dringenden Wunsch geäußert, daß die Bauzeit für das zweite Geleise um 3 statt um 2 Jahre, somit bis 1. Oktober 1893 abgekürzt werden möchte, und dabei die Ansicht ausgesprochen, daß in diesem Falle der Bundesrath die Rückgabe der Kaution bewilligen würde. Unsere Delegirten haben sich hierauf persönlich für den Fall, daß nicht technische Schwierigkeiten im Wege stehen, bereit erklärt, zur Abkürzung der Bauzeit um 3 Jahre Hand zu bieten.

Nachdem sich aus dem inzwischen eingeholten Berichte unserer Bauleitung ergeben, daß die Fertigstellung des zweiten Geleises bis 1. Oktober 1893 vom technischen Standpunkte aus möglich sei, haben wir dem Bundesrathe unter Bezugnahme auf die konferenziellen Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement erklärt, daß wir bereit seien, seinen Wünschen betreffend Abkürzung der Bauzeit entgegen zu kommen und, außerordentliche Hindernisse vorbehalten, die Legung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke bis 1. Oktober 1893 zu beendigen, obgleich diese Aenderung des Bauprogrammes mit erheblichen Mehrkosten für den Bau und einer frühzeitigeren stärkeren Belastung des Betriebes verbunden sei. Um so mehr glaube man hinwieder die Erwartung aussprechen zu dürfen, daß der Bundesrath den dagegen gestellten Begehren entsprechen werde.

Hierauf eröffnete uns der Bundesrath mit Schreiben vom 7. Februar 1890, er habe von unserer Erklärung und der damit übernommenen Verpflichtung, das zweite Geleise unter Vorbehalt außerordentlicher Hindernisse bis 1. Oktober 1893 fertig zu legen, ein Termin, dem auch er seine Zustimmung ertheilen könne, mit Befriedigung Akt genommen und stehe seinerseits nicht an, dem herwärtigen Wunsche gemäß die Herausgabe der bei der eidgen. Staatskasse deponirten Kaution im ungefähren Betrage von 4 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken behufs Deckung der Baukosten des zweiten Geleises zu bewilligen. Dagegen sei bezüglich des Baues der nördlichen Zufahrtslinien ein Entscheid noch nicht getroffen und müsse er hinsichtlich dieses Punktes die Entscheidung der Bundesbehörde unpräjudizirt vorbehalten.

In Sachen des Baues der Linie Mendrisio-Landesgrenze gegen Saronno haben wir uns mit Rücksicht darauf, daß die Verhandlungen in Italien über die Konzessionirung der Linie Mailand-Landesgrenze bei Novazzano sich immer noch im Rückstande befinden, nicht veranlaßt gefunden, die laut unserem letzten Geschäftsberichte vom Eisenbahndepartement zurückgelegte Behandlung unseres Konzessionsgesuches in Anregung zu bringen.