

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 35 (1906)

Rubrik: Der Bundesratsbeschluss vom 2. Februar 1906 betr. Ausbau der Linie Giubiasco-Chiasso auf Doppelspur und Einlegen eines Ausweichgeleises zwischen Luzern und Meggen

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: 31.12.2025

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

In den Begleitschreiben zu den Nachweisungen unterließen wir nicht, ausdrücklich hervorzuheben, daß durch dieselben keinerlei Präjudiz geschaffen werden soll für die Berechnung des konzeptionsgemäßen Reinertrags; wir sahen uns zu dieser Erklärung um so mehr veranlaßt, als die Bundesbehörde uns nicht nur zur Ausgleichung der Differenzbeträge in der Jahresrechnung pro 1906, sondern auch zur entsprechenden Ergänzung der früher vorgelegten Reinertragsausweise für die zehnjährige Rechnungsperiode eingeladen hat. Dieser Punkt bleibt also vorläufig noch unerledigt, wogegen unter „B. Besonderer Teil III. Finanzwesen“ des gegenwärtigen Berichtes über die ziffermäßige Abwicklung der Erneuerungsfondsfrage alles weitere enthalten ist.

IV. Der Bundesratsbeschuß vom 2. Februar 1906 betr. Ausbau der Linie Giubiasco-Chiasso auf Doppelspur und Einlegen eines Ausweichgleises zwischen Luzern und Meggen.

Anfangs Februar 1905 glaubte uns das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement darauf aufmerksam machen zu müssen, daß der Sommerfahrplan eine Vermehrung der Zugskreuzungen auf der Station Riviera-Veronico zwischen Bellinzona und Lugano vorsehe, worunter die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs wesentlich zu leiden haben werde. Gründliche Abhilfe sei wohl nur durch den Ausbau der einspurigen Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiasso auf Doppelspur, eine Besserung aber schon durch Einlage von Ausweichen in die Monte-Cenero-Rampen zu erzielen. Wir sandten für 2 solcher Ausweichen in den ersten Tagen des Berichtsjahres Projekte und Kostenberechnungen an das Eisenbahndepartement ein, erhielten aber schon gegen Ende des nämlichen Monats zur Antwort, das vorgeschlagene Ausfuhrsmittel genüge nicht mehr, und am 2. Februar 1906 erging folgender Bundesratsbeschuß:

„Der schweizerische Bundesrat

„nach Einsicht

„eines Berichtes des Eisenbahndepartementes und gestützt auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872

„beschließt:

„Nachdem die Dichtigkeit des Zugverkehrs auf der durchgehenden Hauptlinie der Gotthardbahn in den „letzten Jahren stetig zugenommen hat, und zufolge der zahlreichen Zugkreuzungen auf den einspurigen Bahnstrecken „die fahrplanmäßige Führung der Züge je länger je mehr in Frage gestellt wird, ist der Zeitpunkt gekommen, „wo die Legung des zweiten Gleises auf den Strecken Luzern-Zürchersee, Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiasso „als ein Bedürfnis bezeichnet werden muß, wenn der Betrieb der Gotthardbahn den Anforderungen entsprechen „soll, welche man an eine große internationale Linie stellen muß.

„Da indessen auf einzelnen Teilstrecken der Ausbau auf die Doppelspur außerordentlichen Schwierigkeiten „begegnet, so erscheint es angezeigt, die Durchführung dieses Postulates auf einen längeren Zeitraum zu verteilen.

„Demnach wird verfügt, daß für einmal die Linie Giubiasco-Chiasso auf die Doppelspur auszubauen und „zwischen Luzern und Meggen ein Ausweichgleis einzulegen sei und daß die Gotthardbahn dem Eisenbahn- „departement beförderlichst bezügliche Baupläne nebst Kostenberechnung vorzulegen habe.

„Über die Ausführung der Doppelspur auf den Teilstrecken Luzern-Zürchersee und Brunnen-Flüelen wird „später Beschluß gefaßt.“

Nachdem uns dann eine Besprechung der Angelegenheit mit dem Eisenbahndepartement bewilligt worden war und stattgefunden hatte, reichten wir dem h. Bundesrate mit dessen Zustimmung ein Wiedererwägungsgesuch ein, in dem wir den Nachweis erbracht zu haben glaubten, der Ausbau der Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiasso auf das Doppelgleis sei durch die bestehenden Betriebsverhältnisse nicht geboten, weil die zeitweise auftretenden nennenswerten Unregelmäßigkeiten in der Einhaltung der plangemäßen Fahrzeiten auf Ursachen durchaus

vorübergehender Natur (Mailänder Ausstellung, Einführung des neuen Handelsvertrages mit Italien, noch ungenügende Ausrüstung der italienischen Staatsbahnen usw.) beruhten. Wir fügten bei, die Zeit bis zum Übergang der Gotthardbahn an den Bund wäre zu kurz, um nur die nötigen Vorarbeiten zu einem so wichtigen und schwierigen Bau, wie das zweite Geleise über den Monte-Cenere zu vollenden, unserer Gesellschaft würde deshalb nicht mehr der geringste Nutzen aus der Vollziehung der getroffenen Anordnungen erwachsen, zudem machten sich bekanntlich bei einem großen Kreise von Interessenten an einer künftigen Ostalpenbahn — Kantonen, Gemeinden und Privaten — gerade jetzt sehr lebhaft Bestrebungen für ein Tracé geltend, deren Verwirklichung sich ohne Ausmerzung der starken Steigungen der Monte-Cenere-Linie nicht denken lasse, so daß die großen Kosten eines zweiten Geleises der bestehenden Bahn entlang als vollständig nutzlose, verlorene Ausgabe anzusehen wären. Endlich wollten wir nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Anordnung des h. Bundesrates im Widerspruch stünde zu den Verträgen mit den Subventionsstaaten, welche die erste Grundlage für die Konstituierung unserer Gesellschaft bildeten und für die einzelnen Teilstrecken des Gotthardnetzes festlegten, ob sie zwei- oder einspurig zu bauen seien.

Gestützt auf diese Ausführungen ersuchten wir den h. Bundesrat:

1. er möge seinen Beschluß vom 2. Februar 1906 definitiv zurückziehen resp. aufheben und sich damit begnügen, daß die Gotthardbahngesellschaft die anerbietenen beiden Ausweichgeleise auf der Monte-Cenere-Linie zur Ausführung bringe;
2. eventuell wolle er erklären, daß sein bezüglicher Beschluß die Rechtsstellung der Gotthardbahn beim Rückkauf in keiner Weise präjudizieren solle, weder in Bezug auf die Frage, ob die darin vorgesehenen zweiten Geleise resp. Ausweichgeleise zwischen Luzern und Meggen ein Bedürfnis seien, noch hinsichtlich der Übernahme der Kosten für die verfügten Planaufnahmen und Berechnungen.

Der h. Bundesrat wies am 10. August 1906 dieses Gesuch gänzlich ab, d. h. er hielt an seinem frühern Beschlusse fest und verweigerte auch die eventuell erbetene Erklärung. Die Direktion, welche schon für das bisherige Vorgehen in dieser Angelegenheit wiederholt die Meinungsäußerung und Mitwirkung der Herren Präsident und Vize-Präsident des Verwaltungsrates in Anspruch genommen hatte, glaubte nunmehr behufs Besprechung über die Weiterbehandlung des Gegenstandes die Einberufung einer verwaltungsräthlichen Kommission beantragen zu sollen, welche dann die Beschwerdeführung gegen die bundesrätliche Verfügung bei der h. Bundesversammlung empfahl. Die rechtzeitig eingereichte Beschwerdebchrift vom 12. Oktober vor. Jz. wiederholt in der Hauptsache die Auseinandersetzungen des oben besprochenen Wiederermäßigungsgebietes unter Beifügung weiterer Daten und endigt mit dem Gesuch, es sei der Bundesratsbeschluß vom 2. Februar bzw. 10. August 1906 aufzuheben. Am 1. Dezember erstattete der h. Bundesrat Bericht an die Bundesversammlung über seine Stellungnahme, die beiden Räte bezeichneten in der Winteression die Kommissionen zur Vorberatung des Gegenstandes, zu deren Händen ein weiterer Schriftenwechsel der Rekursparteien stattfand; am 29. Januar des laufenden Jahres bereisten beide Kommissionen gemeinschaftlich die in Frage kommenden Bahnstrecken und hörten dabei die weiteren Erläuterungen der zugezogenen Parteivertreter an. Am 10. April d. J. hat dann der Ständerat unsern Rekurs auf Antrag seiner Kommission ohne Diskussion einstimmig abgewiesen. Im Abendblatt der Nr. 99 vom 10. April 1907 teilt die „Neue Zürcher Zeitung“ die Ausführungen des Kommissionsreferenten mit, unter anderem auch die folgenden:

„Die Kommission findet allerdings, man hätte diese Maßnahme“ (das Verlangen der Doppelspur) „schon im Jahre 1900 treffen sollen; dann hätte man sich nicht dem Vorwurf ausgesetzt, daß dies nur mit Rücksicht auf den Rückkauf geschehe. Es soll aber, wie der Referent betont, durch den heutigen Beschluß die rechtliche Stellung der Gotthardbahn gegenüber dem Bund, was den Rückkaufswert anbelangt, in keiner Weise präjudiziert werden.“

Der Nationalrat hat die Beschwerde bisher noch nicht behandelt.