Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 36 (1907)

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: 25.11.2025

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

Die Strecke Pino Grenze-Luino (14 642 m) wird von der Gotthardbahn auf Rechnung der italienischen Staatsbahnen betrieben.

4. Zweigeleifige Bahnstreden.

						Bauläng	gen:	Betriebsl	ängen:
Immensee-Brunnen		•				$20 \ 650$	m	20 268	m
Flüelen—Ginbiasco	•			•	•	122 236	"	121 743	"
zusammen						142 886		142 011	m
in P	rozeni	ten ber	ganz	en Lä	nge	52.4		51,6	

Am 31. Dezember 1907 waren im Aktienbuche 314 Aktionäre mit 71 365 Aktien eingetragen; es ergibt sich gegenüber ber letzten Witteilung ein Zuwachs von 5225 Aktien.

II. Perschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur.

1. Der Cabelle, die wir in unserem vorjährigen Berichte über die Eransporteinnahmen seit bem Jahre 1891 zusammenstellten (Seite 9), fügen wir nun auch die Ergebnisse von 1907 bei:

Busammenstellung ber Transporteinnahmen.

Jahr	Einnahmen	Mehr oder weniger als im Vorjahre				
	Fr.	Fr.	0/0			
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36	+2,27			
1892	13 851 411.09	+ 859 008.79	+ 6,61			
1893	14 313 098. 96	+ 461 687.87	+ 3,33			
1894	15 501 530. 6 8	+ 1 188 431, 72	+8,30			
1895	15 727 516. 16	+ 225 985.48	+ 1,46			
1896	16 285 908. 28	+ 558 392.12	+ 3,55			
1897	17 084 247. 31	+ 798 339. 03	+ 4,90			
1898	17 741 324. 76	+ 657 077.45	+ 3,85			
1899	19 361 911, 77	$+\ 1\ 620\ 587.\ 01$	+9,13			
1900	20 135 291, 95	+ 773 380. 18	+ 3,99			
1901	19 771 906. 08	─ 363 385. 87	- 1,so			
1902	20 386 812, 86	+ 614 906. 78	+ 3,11			
1903	22 167 542, 03	+ 1 780 729.17	+ 8,73			
1904	22 600 641.84	4- 433 099.81	+ 1,95			
1905	24 392 651. 91	+1792010.07	+ 7,93			
1906	27 390 809.13	+2998157.22	+ 12,29			
1907	29 364 180, 06	+1973370.93	+7,20			

Gegenüber dem Vorjahre, das verschiedener Verhältnisse halber als ein außerordentliches bezeichnet werden mußte, ist wieder eine namhafte Steigerung zu verzeichnen, die indes hinter der letztjährigen zurücksteht. Abgesehen von der Simplonausstellung in Mailand, die 1906 namentlich für den Personenverkehr von ziemlicher Bedeutung war, sind die Ursachen dieser Steigerung die nämlichen geblieben. Gegen Ende September ersuhr der ohnehin starke Güterverkehr eine außerordentliche Steigerung: Während im Jahre 1906 in den Monaten September, Oktober und November im ganzen rund 3140 Tonnen srisches Obst zum Transport gelangten, stieg diese Transport-

quantum infolge ber ungunftigen Ernteverhälnisse in Subbeutschland im gleichen Zeitraume von 1907 auf 62 530 Tonnen, insbesondere im Oktober von 1700 auf 36 270 Tonnen, die beinahe sämtlich unser ganzes Netz durchliefen.

In ben Grenzstationen Chiasso und Luino, die ohnedies bei dem starken Verkehr von Norden nach Italien durch Operationen der italienischen Zollverwaltung in der Verkehrsübergabe gehemmt waren, entstand eine Anstüllung, die sich auf die rückliegenden Stationen bis über die nördliche Landesgrenze hinaus fortpslanzte. Dazu kam dann noch in der ersten Hälfte Oktober ein Eisendahnerstreik in Mailand und auf den nächstgelegenen Linien, so daß und, da auch die vom h. schweizerischen Bundesrate gewährte Verlängerung der Liefersrift keine genügende Hülfe bot, kein anderes Mittel blieb, als einen verhältnismäßig nicht bedeutenden Teil des Güterverkehrs aus Deutschland und weiterher nach Italien über den Simpson zu leiten. In ähnlicher Weise hatte im Frühjahr die Simpsonroute, die noch keinen starken Güterverkehr aufzuweisen hat, einen Teil des französisch zitalienischen Berskehrs der Montcenissnates Koute als Hülfsroute übernommen.

Diese teilweise Verkehrsumleitung begann am 11. Oktober und bauerte bis zum 6. Dezember. Dem transportierenden Publikum, in bessen Interesse die Maßnahme in erster Linie lag, sind daraus selbstwerskändlich keine Mehrauslagen erwachsen; dagegen hatten wir die transportierenden Bahnen für den Mehrburchlauf angemessen zu entschädigen.

Ans unsern Rechnungen und ben begleitenben Bemerkungen bieses Berichtes geht sobann hervor, baß in weit höherem Maße als die Einnahmen unsere Ausgaben gestiegen sind. Der Ausweis hierfür folgt später; hier können wir im allgemeinen auf unsern letzten Bericht Seite 13 und f. verweisen, wo wir über die Teuerungszulagen und die bedeutende Personalvermehrung, die naturgemäß nur schrittweise erfolgen konnte und sich im Berichtsjahr noch weiter sehr stark geltend machen mußte, gesprochen haben. Auch über die Erhöhung der Materialspreise usw. folgen die Einzelangaben später.

2. Ueber die Rückkaufsangelegenheit, die mit dem Eisenbahndepartemente wieder zu mannigsachen Erörterungen über einzelne Punkte führte, ist vor allem zu berichten, daß uns die Bundesdehörde mit Schreiben vom 21./25. November 1907 mitteilte, der h. Bundesrat habe in seiner Sitzung vom 25. Oktober eine fünfsgliederige, aus den Herren Bundesrat Zemp, Bundesrat Comtesse, Generaldirektionspräsident Weißenbach, Direktor Winkler und Inspektor Nathgeb bestehende Delegation bezeichnet und ihr den Auftrag erteilt, namens des Bundesrates mit den Bertretern der Gotthardbahngesellschaft die Verhandlungen über den Nückfauf der Gottshardbahn zu führen und bei Konvenienz einen Vertrag über die freihändige Erwerbung der Unternehmung zu vereindaren, für solche Abmachungen müsse jedoch selbstverständlich noch die Genehmigung seitens des Bundesrates und der Bundesversammlung vorbehalten werden. Für den Beginn dieser Verhandlungen nehme man den Monat Januar 1908 in Aussicht.

Wir antworteten unterm 3. Dezember, wir seien gerne bereit, an solchen Verhandlungen teilzunehmen und würben es nur begrüßen, wenn diese zu einer Vereindarung über eine freihändige Erwerbung führen könnten. Selbstverständlich müßten wir dem Vorbehalte betreffend die Genehmigung bezüglicher Abmachungen durch den h. Bundesverlammlung unserseits den Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungszat und die Generalversammlung der Gottharbbahngesellschaft entgegenstellen.

Der weitere Berlauf biefer Angelegenheit gehört nicht bem Jahre 1907 an.

Immerhin wollen wir unserem nächsten Geschäftsberichte vorgreifend mitteilen, daß die Rücklaufsverhands lungen am 29./30. Januar und 19./20 Februar 1908 tatsächlich stattgefunden, jedoch zu keiner Verständigung geführt haben.

Unter biesen Umständen blieb uns nichts anderes übrig, als das Bundesgericht behufs Festsetzung ber Rücksaufsentschädigung anzurusen. Die Klageschrift ist dem Bundesgericht am 8. Mai 1908 eingereicht worden.