

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** - (1909)

**Rubrik:** Nachträgliche Bauausgaben

#### **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:** 11.01.2026

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

#### 4. Ablösung der durch das Reistreglement unterdrückten oder beschränkten Rechte.

Die Gotthardbahn zieht auf langen Strecken an Gehängen hin, welche mit Nadel- und Laubholzwaldungen bedeckt sind, deren Nutzung vor dem Bahnbau nach all erworbenen Rechten fast ohne jede Einschränkung ausgeübt werden konnte. Durch Anlage der Bahn wurden auch diese Verhältnisse wesentlich verändert; die Holzgewinnung wie die Holzabfuhr musste mit besonderer Rücksicht auf den Bestand des Bahnkörpers und auf die Sicherheit des Zugverkehrs vor sich gehen; die Bundesbehörden und die Bahnverwaltung stellten hierüber Verhaltungsmaßregeln in den sog. Reistreglementen auf, welche mit der Zeit auf Grund der gemachten Erfahrungen ergänzt und verschärft werden mussten. 15 Minuten vor dem Passieren der Züge sollen die Arbeiten eingestellt werden, weshalb mit zunehmender Zugszahl auch der Verlust an Arbeitszeit wächst und damit die Nutzung ganz erheblich eingeschränkt wird. Obgleich man wo irgend möglich mit den Waldeigentümern Abkommen getroffen hatte, konnten diese auf die Dauer nicht mehr genügen, man musste neuerdings teils gütlich vereinbarte, teils gerichtlich bestimmte Entschädigungen leisten und Nachtragsforderungen vorbehalten lassen für den Fall des Eintretens einer gewissen weitern Zunahme des Verkehrs, die in den letzten Jahren auch nicht ausblieb. Man war schließlich genötigt, in manchen Fällen an Stelle der Entschädigungen den Ankauf der Waldbarzellen treten zu lassen.

Im Zeitpunkte des Übergangs der Gotthardbahn an den Bund waren nun eine Reihe solcher Forderungen, sowohl für die Ablösung von Rechten, wie für den Erwerb von Waldungen, worunter diejenigen des Schilt- und Haggisbergwaldes im Kanton Uri, noch anhängig.

Nachdem eine gründliche Untersuchung über die Berechtigung und die finanzielle Tragweite dieser Forderungen vorausgegangen und das Ergebnis derselben dem Eisenbahndepartement mitgeteilt worden war, fand am 17. November 1909 in Bern eine Konferenz statt. An derselben wurde für den Fall, daß über den freihändigen Rückkauf eine gänzliche Verständigung zustände kommt, folgende spezielle Vereinbarung getroffen:

Mit dem 1. Mai 1909 sind alle dannzumal im Besitze der Gotthardbahn gestandenen Wälder mit allen darauf haftenden Rechten und Pflichten in das Eigentum des Bundes übergegangen und der Bund übernimmt zu seinen Lasten die Auflösung aller Entschädigungsfordernungen für Unterdrückung der Reiszüge, für Beschränkung der Nutzung der unter Reistreglement stehenden Waldungen und sonstigen Liegenschaften, sowie allfällige andere aus dem Besitze dieser Liegenschaften sich ergebende Verpflichtungen der Bahn. Dagegen verpflichtet sich die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, sich von der zu vereinbarenden Rückkaufssumme als Abfindung der vom Bunde zu übernehmenden Verpflichtung einen Betrag von Fr. 875,000 in Abzug bringen zu lassen. Diese Uebereinkunft wurde von der Liquidationskommission am 2. Dezember 1909, vom Bundesrat am 11. Februar 1910 genehmigt.

## B. Besonderer Teil.

### I. Nachträgliche Bauausgaben.

Die Ausgaben, welche unter diesem Titel erst in der Periode vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909 verrechnet worden sind, betreffen die folgenden Gegenstände:

#### I. Ergänzungen und Neubauten:

1. Beitrag an die Kosten für Erstellung eines Holzabfuhrweges längs dem Gruonbach unter der Arenstraße durch an den Vierwaldstättersee . . . . .	Fr. 4,700.—
2. Vermarkung im Schilt- und Haggisbergwald bei Amsberg . . . . .	" 49.90
3. Verstärkung der Eisenkonstruktion des II. Geleises der Neubrücke bei Zuschi auf der Strecke Amsberg—Gurtmellen und Umbau von 8 Blechbalkenbrücken auf der Strecke Cadenazzo-Locarno . . . . .	" 37,477.14
Übertrag	Fr. 42,227.04

Übertrag Fr. 42,227.04

4. Beiträge an öffentliche Werke, d. i. an die Korrektion und Verbauung usw. der Flüsse und Bäche: Ladro und Formigar bei Faido, Moesa bei Arbedo, Dragone bei Bellinzona, Marobbia bei Giubiasco, Riarena bei Eugnacco, Pontina und Carcale bei Gordola, Trodo und Molina zwischen Cadenazzo und Magadino, Bedeggio zwischen Ostarietta und dem Lagonersee . . . . .	" 31,478.19
5. Bahnhof Luzern und Zufahrtslinien zu demselben; Anteile der Gotthardbahn an verschiedenen Bauausgaben . . . . .	" 62,748.74
6. Bahnhof Göschenen: Erweiterung des Verladeplatzes beim Güterschuppen und Vorsignal im Gotthardtunnel am südlichen Stationsende . . . . .	" 5,933.45
7. Station Faido: Stationserweiterung . . . . .	" *) 262.50
8. Station Bodio. Anschlußgleise für den „Motor“ und neues Stellwerk . . . . .	" 19,899.30
9. Station Castione: Verlängerung des Stumpfgleises 6 und Verlegung eines Wegüberganges . . . . .	" 78.90
	Summe I Fr. 162,103.12

## II. Verbesserung des Betriebsmaterials und Anschaffung von Mobiliar und Gerätschaften

10. Inventaranschaffungen für den Bahnhof Luzern in den Jahren 1901—1904, Anteil der Gotthardbahn . . . . .	Fr. 664.95
	Summe II Fr. 664.95

## III. Sonstige Auslagen:

11. Expropriationsbureau, Anwälte und staatliche Behörden . . . . .	Fr. 13,086.64
12. Waldankäufe an der Rigilehne . . . . .	" 9,000.—
13. Entschädigung für Übernahme der Servitut der Regulierung eines Wasserablaufes auf der Zugerlinie . . . . .	" 2,500.—
	Summe III Fr. 24,586.64

## Zusammenstellung:

I. Ergänzungss- und Neubauten . . . . .	Fr. 162,103.12
II. Verbesserung des Betriebsmaterials und Anschaffung von Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	" 664.95
III. Sonstige Ausgaben . . . . .	" 24,586.64
	Zusammen Fr. 187,354.71

### Hiezu:

14. Bau des II. Gleises Giubiasco-Chiasso . . . . .	" 200.—
	Total der nachträglichen Bauausgaben Fr. 187,554.71

Zur näheren Erklärung wird obiger Zusammenstellung noch beigefügt:

Zu 1. Der Beitrag wurde im Juni 1909 angewiesen und betrifft eine Arbeit, welche nach in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts begonnenen Verhandlungen mit der Korporation Uri und der Gemeinde Flüelen im Sommer 1908 vereinbart, dann von Ersterer ausgeführt wurde. Der Hauptzweck der Bahn war dabei die Beschädigung des unteren Grunbachbettes möglichst zu verhüten.

\*) Die Kursivzahl bedeutet mehr Einnahmen als Ausgaben infolge von Übertragung.

Zu 3. Wir verweisen auf S. 19 vierter Absatz von unten des 37. Geschäftsberichts und auf S. 19 unterster Absatz des 38. Geschäftsberichts. Verstärkung und Umbau sind vollendet.

Zu 4. Die Beiträge oder Anteile solcher wurden angewiesen für Arbeiten, die bereits vor dem Übergang der Bahn an den Bund und zwar zumeist mehrere Jahre vorher zur Ausführung gelangten. Die Beteiligung der Gotthardbahn an den Konsortien für die einzelnen der aufgezählten Flüsse und Bäche ist seiner Zeit entweder freiwillig anerkannt, oder in einigen Fällen auch erst nach Abweisung einer Beschwerde an die Kantonsregierung, wogegen laut Gesetz Appellation nicht zulässig, übernommen worden.

Zu 5. Über diese Ausgabenanteile ist der Gotthardbahn von den Schweiz. Bundesbahnen erst am 12. und 24. März 1909 Rechnung gestellt und die außerordentliche Verspätung der Vorlage entschuldigt worden teils mit Verzögerung der technischen Abrechnungen, teils mit der Notwendigkeit weiterer Erhebungen für einzelne Objekte. Die darauf vorgenommenen Prüfungen und Auseinandersetzungen zogen die Anweisung der einzelnen Posten bis zum Oktober 1909 hinaus, welche betreffen:

a) Vorsorgliche Landerwerbung zur Erweiterung des Güterbahnhofs (Okt. 1901—Okt. 1903)	Fr. 16,214. 59
b) Entwässerung und Neu-Chauffierung der Güterstraße (Februar bis Nov. 1900)	" 2,723. 86
c) Weichenverbindung vor dem Norden des Gütschtunnels (Mai bis Oktober 1901) und Anlage von Abschlussgleisen (Juni bis Dezember 1903)	" 6,672. 39
d) Erweiterung der Gleisanlagen für Freiverlad, Verlängerung des Güterschuppens, Überdachung eines Teiles der westlichen Rampe (Mai 1901 bis Sept. 1902)	" 9,390. —
e) Ausstattung der Lokomotivremise der Hauptbahnen mit elektrischen Bogenlampen (Sept. 1901) und Vergrößerung der Lokomotivremise der Brünigbahn (Juli 1902 bis Januar 1903)	" 2,529. 19
f) Errichtung einer Dienstwohnung auf der Signalstation Sentimatt (Febr. bis Dez. 1904)	" 3,285. 98
g) Aufstellung von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmgebäudes (Oktober 1903 bis Juli 1908)	" 20,869. 62
h) Vorsignale zu Abschlussignalen auf der Signalstation Sentimatt (August bis Dez. 1900) und Errichtung von Läutewerken zwischen dem Gütsch- und dem Schön- heimtunnel (April bis Dezember 1905)	" 1,063. 11
<hr/>	
Zusammen	Fr. 62,748. 74

Zu 6. Nach vorausgegangener längerer Korrespondenz hat das Eisenbahndepartement die Projektvorlage der Gotthardbahn über die Erweiterung des Freiverladeplatzes am 31. Juli 1908 gutgeheissen; die Arbeiten konnten aber in Rücksicht auf den Sommerverkehr nicht sofort, sondern erst nach Ablauf der Fremdenaison d. i. im Oktober beginnen. Was in der Rechnung erscheint, ist die noch vor dem 1. Mai 1909 ausgeführte Erweiterung, wie sie von der Bahngesellschaft zugesagt worden war. Eine Lohnliste von Fr. 160. 95 für Errichtung des Vorsignals an der südlichen Bahnhofseinfahrt ist noch in der ersten Hälfte des Monats Mai 1909 erwachsen.

Zu 8. Der angewiesene Betrag betrifft die gelegentlich Errichtung des Abschlussgleises vorzunehmende Auswechslung des Stellwerks mit einem neuen (s. S. 19 vierter Absatz von unten des 37. Geschäftsberichtes der Gotthardbahn).

Zu 10. Von den Anschaffungen gilt das zu 5 angeführte ebenfalls.

Zu 11. Die Hauptausgabe dieses Postens deckt mit Fr. 12,899. 15 das vom April 1892 bis 1909 verdiente Honorar und die Auslagen des Notars des Kreises Arth für die hypothekarische Ledigung von enteignetem Grundbesitz in den Gemeinden Arth und Steinerberg; die Rechnung war sehr verspätet eingelaufen und ihre Prüfung erforderte des Details halber viel Zeit. Der Rest des Postens setzt sich zusammen aus Kosten für Experten, Publikationen u. s. w.

Zu 12. Die 9,000 Fr. erforderte der Ankauf von Waldbparzellen in der Gemeinde Arth behufs Regulierung von Reiszugverhältnissen zwischen Zimmensee und Arth-Goldau, sowie das Honorar für Mithilfe bei früheren Erwerbungen dieser Art.

Zu 13. Fr. 600 und 1900 erhielt ein Liegenschaftseigentümer an der Linie Walchwil-Goldau als Beitrag zur endlichen Regelung des Wasserabflusses von einem Bahndurchlaß und für Übernahme dieser Wasser- verhältnisse als Servitut.

Zu 14. Ist die vierteljährliche Miete vom 1. Februar bis 30. April 1909 für die Bureaulokalitäten des mit den Vorarbeiten zum Bau des II. Geleises Giubiasco-Chiaffo betrauten Personals.

## II. Nachträgliche Betriebseinnahmen.

### A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.

Die Beteiligung der Gotthardbahn-Gesellschaft an einer großen Zahl internationaler Verkehre mit großen Verkehrsgebieten und langer Gültigkeitsdauer der Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt hatte zur Folge, daß die Abrechnung und Saldierung über diese Verkehre nicht durchwegs innerhalb der reglementarischen Frist für den Abschluß der Rechnung über die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport vom Monat April 1909, als letztem Transportmonat der Gotthardbahn-Gesellschaft, durchgeführt werden konnten. Es betrifft dies namentlich den deutsch-italienischen und den niederländisch-deutsch-südfranzösischen Personen- und Gepäckverkehr, den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrtscheinen und den Güterverkehr mit Italien. Die nachträglich eingegangenen Abrechnungen hatten Beträge zu Gunsten und zu Lasten der Gotthardbahn-Gesellschaft aufzuweisen. Größere Einnahmenbeträge ergaben:

	Personentransport.	Gepäcktransport.
Der deutsch-italienische Verkehr . . . . .	Fr. 131 323. 78	Fr. 45 363. 99
Der niederländisch-deutsch-südfranzösische Verkehr . . . . .	" 24 028. 81	" 8 857. 64
Der französisch-italienische Rundreiseverkehr . . . . .	" 28 727. 30	" — —
Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrtscheinen . . . . .	" 21 369. 11	" — —
Als größere Beträge zu Lasten sind zu bezeichnen:		
Die zurückbezahlte Differenz zwischen den provisorisch zugeschiedenen und den definitiven Anteilen der Gotthardbahn-Gesellschaft aus den schweizerischen Generalabonnements für das Jahr 1908 . . . . .		Fr. 12 136. 08
Das Guthaben der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees aus dem Gemeinschaftsverkehr vom Monat April 1909 . . . . .		" 19 897. 80

Die Mehrausgabe im Tiertransport von Fr. 134. 91 hat ihren Grund in der Rückzahlung von erhobenen Taranteilen im Gemeinschaftsverkehr zwischen den Bundesbahnen, der Südostbahn und der Gotthardbahn.

Die Mehrausgabe im Gütertransport von Fr. 81 791. 04 ist in der Hauptsache zurückzuführen auf die nachträglich erfolgte Ausgleichung von Frachtunterschieden in dem großen Verkehr mit den italienischen Staatsbahnen und auf die nachträglichen Frachtrückersättigungen an Absender bezw. Empfänger von WarenSendungen vor dem 1. Mai 1909.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß im Laufe des Jahres 1910 weitere nachträgliche Abrechnungen über den Personen- und den Gütertransport eingehen werden. Wir selbst sind in der Lage, noch bezügliche Forderungen zu stellen.