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: 19.11.2025

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

4. Ablösung ber burch bas Reistreglement unterbrückten ober beschränkten Rechte.

Die Gotthardbahn zieht auf langen Strecken an Gehängen hin, welche mit Nabel- und Laubholzwaldungen bedeckt sind, beren Nutzung vor dem Bahnbau nach alt erworbenen Rechten fast ohne jede Einschränkung ausgeübt werden konnte. Durch Anlage der Bahn wurden auch diese Verhältnisse wesentlich verändert; die Holzgewinnung wie die Holzabsuhr mußte mit besonderer Nücksicht auf den Bestand des Bahnkörpers und auf die Sicherheit des Zugsverkehrs vor sich gehen; die Bundesbehörden und die Bahnverwaltung stellten hierüber Verhaltungsmaßregeln in den sog. Neistreglementen aus, welche mit der Zeit auf Grund der gemachten Ersahrungen ergänzt und verschäftst 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 getrossen hatte, konnten diese auf die Dauer nicht mehr genügen, man mußte neuerdings teils gütlich vereindarte, teils gerichtlich bestimmte Entschädigungen leisten und Nachtragssorderungen vorbehalten lassen für den Fall des Eintretens einer gewissen weitern Zunahme des Verkehrs, die in den letzten Jahren auch nicht ausblied. Wan war schließlich genötigt, in manchen Fällen an Stelle der Entschädigungen den Ankauf der Waldparzellen treten zu lassen.

Im Zeitpunkte bes Uebergangs ber 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 Schiltzund Hagglisbergwaldes im Kanton Uri, noch anhängig.

Nachbem eine gründliche Untersuchung über die Berechtigung und die finanzielle Tragweite dieser Forderungen vorausgegangen und das Ergebnis derselben dem Eisenbahnbepartement mitgeteilt worden war, fand am 17. November 1909 in Bern eine Konferenz statt. An derselben wurde für den Fall, daß über den freihändigen Rückfauf eine gänzliche Berständigung zustande kommt, folgende spezielle Bersindarung getroffen:

Mit dem 1. Mai 1909 sind alle dannzumal im Besitze der Gotthardbahn gestandenen Wälder mit allen barauf hastenden Rechten und Pslichten in das Eigentum des Bundes übergegangen und der Bund übernimmt zu seinen Lasten die Austragung aller Entschädigungsforderungen für Unterdrückung der Reistzüge, für Besichränkung der Ausung der unter Reistreglement stehenden Waldungen und sonstigen Liegenschaften, sowie allfällig andere aus dem Besitze diesenschaften sich ergebende Berpflichtungen der Bahn. Dagegen verpflichtet sich die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, sich von der zu vereinbarenden Rücksaufssumme als Absindung der vom Bunde zu übernehmenden Berpflichtung einen Betrag von Fr. 875,000 in Abzug bringen zu lassen. Diese Uebereinkunst wurde von der Liquidationskommission am 2. Dezember 1909, vom Bundesrat am 11. Februar 1910 genehmigt.

B. Besonderer Teil.

I. Nachträgliche Banausgaben.

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

I. Ergänzungs = unb Neubauten:		
1. Beitrag an die Rosten fur Erstellung eines Holzabfuhrweges langs bem Gruonbach		
unter ber Arenstraße burch an ben Bierwalbstättersee	Fr.	4,700. —
2. Vermarkung im Schilt- und Hagglisbergwald bei Umsteg	"	49.90
3. Berftarkung ber Gisenkonstruktion bes II. Geleises ber Reußbrücke bei Inschi auf ber		
Strecke Umfteg-Gurtnellen und Umbau von 8 Blechbalkenbrücken auf ber Strecke		
Cabenazzo-Locarno	"	37,477.14
Übertrag	Fr.	42,227.04

4. Beiträge an öffentliche Werke, b. i. an die Korrektion und Verbauung usw. der Flüße und Bäche: Ladro und Formigaro bei Faido, Woesa bei Arbedo, Dragone bei Bellinsona, Marobbia bei Giubiasco, Kiarena bei Cugnasco, Pontina und Carcale bei Gordola, Trobo und Molina zwischen Cabenazzo und Magadino, Vedeggio zwischen	42,227.04
und Bäche: Ladro und Formigaro bei Faido, Moesa bei Arbedo, Dragone bei Bellins zona, Marobbia bei Giubiasco, Riarena bei Cugnasco, Pontina und Carcale bei Gordola, Trodo und Molina zwischen Cabenazzo und Magadino, Vedeggio zwischen	
zona, Marobbia bei Giubiasco, Riarena bei Eugnasco, Pontina und Carcale bei Gordola, Trobo und Molina zwischen Cabenazzo und Magabino, Bebeggio zwischen	
Gordola, Trodo und Molina zwischen Cabenazzo und Magadino, Bedeggio zwischen	
Nftarietta und dem Luganersee	
Spariena und dem Enganeriee	31,478.19
5. Bahnhof Luzern und Zufahrtslinien zu bemselben; Anteile ber Gotthardbahn an verschies	
benen Bauausgaben	62,748.74
6. Bahnhof Göschenen: Erweiterung bes Berladeplates beim Güterschuppen und Vorsignal	
im Gottharbtunnel am füblichen Stationsenbe , "	5,933.45
7. Station Kaibo: Stationserweiterung	*) 262. 50
	19,899.30
9. Station Castione: Berlangerung bes Stumpengeleises 6 und Berlegung eines Wegüberganges "	78.90
Summe I Fr. 1	62,103.12
	•
II. Berbefferung bes Betriebsmaterials unb Anschaffung von Mobiliar und Gerä	.tschaften
10. Inventaranschaffungen für den Bahnhof Luzern in den Jahren 1901 — 1904, Anteil der	
Gotthardbahn Fr.	664.95
Summe II Fr.	664. 95
TIT @ [1 ! 9] 2 (
III. Sonstige Auslagen:	
	13,086.64
12. Walbankäuse an der Rigilehne	9,000. —
13. Entschädigung für Übernahme der Servitut der Regulierung eines Wasserablaufs auf	
der Zugerlinie	2, 500. —
Summe III Fr.	24,586.64
Bufammenstellung:	
	62,103.12
I. Ergänzungs: und Neubauten	•
I. Ergänzungs= und Neubauten	664.95
I. Ergänzungs= und Neubauten	664. 95 24,586. 64
I. Ergänzungs: und Neubauten	664. 95 24,586. 64
I. Ergänzungs: und Neubauten	664. 95 24,586. 64 87,354. 71
I. Ergänzungs: und Neubauten	62,103. 12 664. 95 24,586. 64 87,354. 71 200. —

Bur nahern Erklarung wird obiger Busammenftellung noch beigefügt:

Zu 1. Der Beitrag wurde im Juni 1909 angewiesen und betrifft eine Arbeit, welche nach in ben achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts begonnenen Berhandlungen 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 untern Gruonbachbettes möglichst zu verhüten.

^{*)} Die Kursivgahl bedeutet mehr Einnahmen als Ausgaben infolge von Abertragung.

- Zu 3. Wir verweisen auf S. 19 vierter Absat von unten bes 37. Geschäftsberichts und auf S. 19 unterster Absat bes 38. Geschäftsberichts. Berstärfung und Umbau find vollendet.
- Zu 4. Die Beiträge ober Anteile solcher wurden angewiesen für Arbeiten, die bereits vor dem Übersgang der Bahn an den Bund und zwar zumeist mehrere Jahre vorher zur Ausstührung 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 Geset Appellation nicht zulässig, übernommen worden.
- Zu 5. Über diese Ausgabenanteile ist der Gotthardbahn von den Schweiz. Bundesbahnen erst am 12. und 24. März 1909 Nechnung gestellt und die außerordentliche Verspätung der Borlage entschlichen worden teils mit Berzögerung der technischen Abrechnungen, teils mit der Notwendigkeit weiterer Erhebungen für einzelne Objekte. Die darauf vorgenommenen Prüsungen und Auseinandersehungen zogen die Anweisung der einzelnen Posten bis zum Oktober 1909 hinaus, welche betreffen:

a) Vorsorgliche Landerwerbung zur Erweiterung des Güterbahnhofs (Oft. 1901—Oft. 1903)	Fr.	16,214.59
b) Entwässerung und Neu-Chaussierung der Güterstraße (Februar bis Nov. 1900) .	,,	2,723.86
c) Weichenverbindung vor dem Nordende des Gütschtunnels (Mai bis Oktober 1901)		
und Anlage von Abstellgeleisen (Juni bis Dezember 1903)	"	6672.39
d) Erweiterung der Geleiseanlagen für Freiverlad, Berlängerung bes Güterschuppens,		
Überbachung eines Teiles ber westlichen Rampe (Mai 1901 bis Sept. 1902) .	"	9,390. —
e) Ausruftung der Lokomotiveremise der Hauptbahnen mit elektrischen Bogenlampen		
(Sept. 1901) und Bergrößerung ber Lokomotivremise ber Brunigbahn (Juli 1902		
biš Januar 1903)	"	2,529.19
f) Erstellung einer Dienstwohnung auf der Signalstation Sentimatt (Febr. bis Dez. 1904)	"	3,285.98
g) Aufstellung von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmsgebäudes		
(Oftober 1903 bis Juli 1908)	"	20,869.62
h) Borfignale zu Abschlußsignalen auf der Signalstation Sentimatt (August bis Dez.		
1900) und Erstellung von Läutewerken zwischen bem Gütsch= und bem Schon=		
heimtunnel (April bis Dezember 1905)	"	1,063.11
Zusammen	Fr.	62,748.74

- Bu 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 sosort, sondern erst nach Ablauf der Fremdensaison 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 Erstellung bes Vorsignals an der süblichen Bahnhofeinfahrt ist noch in der ersten Hälfte des Monats Mai 1909 erwachsen.
- Zu 8. Der angewiesene Betrag betrifft die gelegentlich Erstellung des Anschlußgeleises vorzunehmende Auswechslung des Stellwerks mit einem neuen (s. S. 19 vierter Absah von unten des 37. Geschäftsberichtes der Gotthardbahn).
 - Bu 10. Bon ben Unschaffungen gilt bas zu 5 angeführte ebenfalls.
- Zu 11. Die Hauptausgabe bieses Postens beeft mit Fr. 12,899. 15 bas vom April 1892 bis 1909 verbiente 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 Prüsung ersorderte des Details halber viel Zeit. Der Rest des Postens setz susammen aus Kosten für Experten, Publikationen u. s. w.

Zu 12. Die 9,000 Fr. erforberte ber Ankauf von Walbparzellen in der Gemeinde Arth behufs Regulierung von Reistzugverhältnissen zwischen Immensee und Arth-Golbau, sowie das Honorar für Mithülse bei früheren Erwerbungen dieser Art.

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

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

II. Nachträgliche Betriebseinnahmen.

A. Ginnahmen aus bem Gifenbahntransport.

Die Beteiligung der Gotthardbahn-Gesellschaft an einer großen Zahl internationaler Berkehre mit großen Berkehrsgebieten und langer Gültigkeitsdauer der Fahrkarten für Hin- und Nücksahrt hatte zur Folge, daß die Abrechnung und Saldierung über diese Berkehre nicht durchwegs innerhalb der reglementarischen Frist für den Abschluß der Nechnung über die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport vom Monat April 1909, als letztem Transportmonat der Gotthardbahn-Gesellschaft, durchgeführt werden konnten. Es betrifft dies namentlich den beutschzischenischen und den niederländischeutsch-südfranzössischen Bersonen= und Gepäckverkehr, den Berkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinen und den Güterverkehr mit Italien. Die nachträglich eingegangenen Abrechnungen hatten Beträge zu Gunsten und zu Lasten der Gotthardbahn-Gesellschaft auszuweisen. Größere Einnahmenbeträge ergaben:

		perior	nentra	nspo	rt.	@ e p a	airang	sport.
Der deutschritalienische Berkehr		Fr.	131 328	3.78		Fr.	45 363	. 99
Der niederländisch-beutsch-sudfranzösische Berkehr		"	$24\ 028$	8.81		"	8 857	. 64
Der französisch-italienische Rundreiseverkehr .	•	"	28 72'	7.30		"		. —
Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinen		"	$21\ 369$.11		"		
Als größere Beträge zu Lasten sind zu bezeichn	en:	ŀ						
Die zurückbezahlte Differenz zwischen ben provis	ori	sch zugesc	hiebenen	und b	en de	finitiven	Anteile	n der Gott=
hardbahn-Gesellschaft aus ben schweizerischen Generalabe	nn	ements f	ür das	Jahr :	1908	:	Fr.	12 136.08
Das Guthaben ber Dampfichiff-Gesellschaft bes	B	ierwaldstä	itterfees	aus bi	m G	emein=		
schaftsverkehre 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 Gottsharbbahn.

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

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