Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **4 (1875)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

In Erfüllung der uns statutengemäß obliegenden Verpflichtung unterbreiten wir anmit der Generalversammlung der Gotthardbahn unsern vierten, das Jahr 1875 beschlagenden Geschäftsbericht.

I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Cadenazzo bis zur Schweizerisch-Italienischen Grenze bei Pino bei der Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ausgewirkt. Die „Vereinigung Schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung der Gotthardbahn" hatte diese Linie nicht in ihr Programm aufgenommen. Die Konzession für dieselbe befand sich daher auch nicht unter den Konzessionen für das Netz der Gotthardbahn, welche von der eben genannten „Vereinigung" auf die Gotthardbahngesellschaft übergegangen waren. Während die Konzessionen für die übrigen Bestandtheile der Gotthardbahn von den Kantonen, auf deren Gebiet sie sich befanden, ausgegangen waren, ertheilte nunmehr, da das Recht der Konzessionirung der Eisenbahnen mittlerweile von den Kantonen auf den Bund übergegangen war, die Schweizerische Bundesversammlung die Konzession für die Bahnstrecke Cadenazzo-Pino. Wie die Kantone seiner Zeit in die von ihnen ausgegangenen Konzessionen die möglichste Uebereinstimmung gebracht hatten, so bot auch die Bundesbehörde dazu Hand, diese Uebereinstimmung durch die von ihr ertheilte Konzession für das Theilstück Cadenazzo-Pino nicht zu stören. Die Bundesversammlung hatte einige Punkte, welche nicht in die Kompetenz des Bundes, sondern in diejenige der Kantone fallen, in ihrer Konzession übergehen müssen. Es ist uns dann aber gelungen, diese Punkte auf dem Wege eines besonderen Vertrages mit dem Kanton Tessin zum Austrage zu bringen, und zwar in vollem Einklange mit den bezüglichen Bestimmungen der früher von den Kantonen ertheilten Konzessionen. Gestützt auf diese Mittheilungen, können wir als Schlußfazit in den gegenwärtigen Bericht niederlegen, daß nunmehr einheitliche Konzessionsbestimmungen für das gesammte Netz der Gotthardbahn bestehen.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsberichte hervorgehoben, daß, während die Gotthardbahngesellschaft gemäß der ihr obliegenden Verpflichtung die Linie Lugano-Chiasso am 6. Dezember 1874 dem öffentlichen Verkehre übergeben habe, der Anschluß der Oberitalienischen Bahnen an diese Linie, welcher auf den gleichen 6. Dezember 1874 hätte bewerkstelligt werden sollen, immer noch auf sich warten lasse. Wir fügten bei, daß wir Angesichts des großen Schadens, welcher unserer Gesellschaft daraus erwachse, die Angelegenheit bei dem Schweizerischen Bundesrathe förmlich anhängig gemacht und ihn ersucht haben, die geeigneten Schritte zur Wahrung der Interessen der Gotthardbahngesellschaft thun zu wollen. Der Bundesrath hat unserm Ansuchen in verdankenswerther Weise entsprochen. Die bezüglichen Verhandlungen haben jedoch noch zu keinem abschließlichen Ergebnisse geführt. Dagegen bedauern wir, konstatiren zu müssen, daß der fragliche Bahnanschluß bis zur Stunde noch nicht hergestellt ist.

Die Frage, ob der Kanton Tessin berechtigt sei, die kantonale Verbrauchssteuer auf den für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn bestimmten Materialien zu erheben, war, wie wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte mitzutheilen die Ehre hatten, streitig geworden. Der Schweizerische Bundesrath hatte zu Gunsten unserer Gesellschaft entschieden, der Kanton Tessin aber den Rekurs an die Schweizerische Bundesversammlung ergriffen. Unter dem 15. Dezember verflossenen Jahres schlossen wir einen Vertrag mit dem Staatsrathe, beziehungsweise dem Großen Rathe des Kantons Tessin ab, gemäß welchem dieser Kanton die Verpflichtung einging, den an die Bundesversammlung gerichteten Rekurs zurückzuziehen und sich für jetzt und für die Zukunft dem Entscheide des Bundesrathes zu unterwerfen. Hinwieder verzichtete unsere Gesellschaft darauf, die Rückerstattung der bereits von ihr bezahlten Verbrauchssteuern zu verlangen.

II. Umfang der Unternehmung.

In dieser Beziehung haben im Laufe des Berichtsjahres keine Verhandlungen stattgefunden, deren hier Erwähnung zu thun wäre.

III. Gesellschaftsorgane.

Die Organisation der Verwaltung ist auch im Jahre 1875 ihren Grundlagen nach dieselbe geblieben. Sie wurde lediglich nach Erforderniß der neuen Bedürfnisse, denen zu genügen war, ergänzt.

Im Hinblicke auf die in Aussicht genommene Inangriffnahme des Baues der sämmtlichen neuen Linien des Gotthardbahnnetzes wurde ein Reglement betreffend die Organisation des Expropriationswesens erlassen.

Gemäß diesem Reglemente umfaßt das Expropriationswesen die gütliche oder zwangsweise Erwerbung der zum Zwecke des Bahnbaues zu enteignenden Privatrechte, sodann die Austragung von Reklamationen wegen Schädigungen in Folge des Bahnbaues und endlich die Sicherstellung der erworbenen Rechte und die Ver-