Umfang der Unternehmung

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

verschieben sei. Die definitiven Vorarbeiten wären indessen immerhin für beide Linien in Angriff zu nehmen und für diejenige von Luzern-Immensee so zu befördern, daß vor Ende 1884 dem Bundesrathe die definitiven Baupläne und Kostenanschläge der Bahn und der damit verbundenen Erweiterung oder Neuanlage von Endstationen, sowie der Ausweis über die erforderlichen Mittel zum Baue vorgelegt werden können.

II. Umfang der Unternehmung.

Auf die durch Vermittlung eines unserer Bahningenieure an uns gelangte Anfrage des technischen Referenten der aus Turiner Bürgern bestehenden Kommission für Anstrebung einer Verbindungsbahn von Locarno über Intra, Gravellona, Borgomanero nach Santhia, ob wir für den Fall der Ausführung der italienischen Strecke dieser Bahn geneigt wären, die schweizerische Strecke derselben von Locarno bis zur Landesgrenze bei Brissago auszuführen, haben wir uns dahin ausgesprochen, daß wir zwar die Bedeutung dieser Linie für die Gotthardbahn nicht verkennen, aber so lange als das Bauprojekt für die Bahn auf dem rechten Ufer des Langensee's und die Kosten für die Strecke von Locarno bis zur Landesgrenze nicht näher bekannt sind, uns nicht in der Lage befinden, eine Erklärung über die an uns gerichtete Anfrage abgeben zu können; wir müßten daher vor Allem die Mittheilung der bezüglichen Pläne gewärtigen und im Weitern darauf aufmerksam machen, daß, da es sich um eine internationale Linie handle, selbstverständlich auch die Zustimmung der beiden betheiligten Staaten sowohl zum Baue der Bahn als zur Anlage der internationalen Station erforderlich sei. In gleicher Weise haben wir uns einem Tessinischen Komite für Anstrebung einer Eisenbahn von Gozzano nach Locarno gegenüber ausgesprochen, welches sich mit einem ähnlichen Gesuche an uns gewendet hat.

Im Weitern eröffnete uns der leitende Ausschuß des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau, er sei von dem letztern ermächtigt, mit uns über einen Vertrag zu verhandeln und denselben unter Ratifikationsvorbehalt abzuschließen, durch welchen der Gotthardbahn die Pflicht, die Linie Thalweil-Zug in vertraglich festzusetzender Weise zu bauen, auferlegt und dagegen ein Anleihen von ca. 5 Millionen Franken zu einem zu vereinbarenden billigem Zinsfuße auf vertraglich festzusetzende Zeitdauer zugesichert würde. Dabei übermittelte er uns den Situationsplan und das Längenprofil seines Projektes und des Anschlusses in Zug nebst einem hierauf basirten kurzen technischen Bericht. Wir haben dem genannten Ausschuß erwidert, daß die mitgetheilten Pläne und der summarische Bericht uns nicht in die Lage versetzen, zu beurtheilen, ob der Bau der fraglichen Linie für unsere Gesellschaft Konvenienz bieten würde. Wir müssen ihn deshalb, bevor wir uns in Sachen aussprechen, ersuchen, uns einerseits eine detaillirte Berechnung der Baukosten der Linie Thalweil-Zug und anderseits eine auf nähere Nachweise basirte Berechnung des muthmaßlichen Ertrages dieser Linie zu übermachen. Dabei gestatteten wir uns indessen jetzt schon zu bemerken, daß einem solchen Vorgehen Schwierigkeiten aller Art entgegenstehen dürften und daß die Aufnahme neuer Bauprojekte vor Erfüllung der s. Z. vom Bundesrathe der Gotthardbahngesellschaft auferlegten Bauverpflichtungen auch rechtlichen Bedenken begegnen könnte.

III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der allgemeinen Verwaltung ist insoweit eine Veränderung eingetreten, als die Art. 6 und 7 der Geschäftsordnung der Direktion für die Dauer der Betriebsperiode folgende modifizirte Fassung erhielten: