Der Bundesratsbeschluss vom 2. Februar 1906 betr. Ausbau der Linie Giubiasco-Chiasso auf Doppelspur und Einlegen eines Ausweichgeleises zwischen Luzern und Meggen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **35 (1906)**

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

In den Begleitschreiben zu den Nachweisungen unterließen wir nicht, ausdrücklich hervorzuheben, daß durch dieselben keinerlei Präjudiz geschaffen werden soll für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrags; wir sahen uns zu dieser Erklärung um so mehr veranlaßt, als die Bundesbehörde uns nicht nur zur Ausgleichung der Differenzbeträge in der Jahresrechnung pro 1906, sondern auch zur entsprechenden Ergänzung der früher vorgelegten Reinertragsausweise für die zehnjährige Rechnungsperiode eingeladen hat. Dieser Punkt bleibt also vorläufig noch unerledigt, wogegen unter „B. Besonderer Teil III. Finanzwesen" des gegenwärtigen Berichtes über die ziffermäßige Abwickelung der Erneuerungsfondsfrage alles weitere enthalten ist.

IV. Der Bundesratsbeschluß vom 2. Februar 1906 betr. Ausbau der Linie Giubiasco-Chiasso auf Doppelspur und Einlegen eines Ausweichgeleises zwischen Luzern und Meggen.

Anfangs Februar 1905 glaubte uns das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement darauf aufmerksam machen zu müssen, daß der Sommerfahrplan eine Vermehrung der Zugskreuzungen auf der Station Rivera-Bironico zwischen Bellinzona und Lugano vorsehe, worunter die Regelmäßigkeit des Zugsverkehrs wesentlich zu leiden haben werde. Gründliche Abhülfe sei wohl nur durch den Ausbau der einspurigen Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiasso auf Doppelspur, eine Besserung aber schon durch Einlage von Ausweichen in die Monte-Cenere-Rampen zu erzielen. Wir sandten für 2 solcher Ausweichen in den ersten Tagen des Berichtsjahres Projekte und Kostenberechnungen an das Eisenbahndepartement ein, erhielten aber schon gegen Ende des nämlichen Monats zur Antwort, das vorgeschlagene Auskunftsmittel genüge nicht mehr, und am 2. Februar 1906 erging folgender Bundesratsbeschluß:

„Der schweizerische Bundesrat
„nach Einsicht
„eines Berichtes des Eisenbahndepartements und gestützt auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872
„beschließt:

„Nachdem die Dichtigkeit des Zugsverkehrs auf der durchgehenden Hauptlinie der Gotthardbahn in den „letzten Jahren stetig zugenommen hat, und zufolge der zahlreichen Zugkreuzungen auf den einspurigen Bahnstrecken „die fahrplanmäßige Führung der Züge je länger je mehr in Frage gestellt wird, ist der Zeitpunkt gekommen, „wo die Legung des zweiten Geleises auf den Strecken Luzern-Immensee, Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiasso „als ein Bedürfnis bezeichnet werden muß, wenn der Betrieb der Gotthardbahn den Anforderungen entsprechen „soll, welche man an eine große internationale Linie stellen muß.

„Da indessen auf einzelnen Teilstrecken der Ausbau auf die Doppelspur außerordentlichen Schwierigkeiten „begegnet, so erscheint es angezeigt, die Durchführung dieses Postulates auf einen längern Zeitraum zu verteilen.

„Demnach wird verfügt, daß für einmal die Linie Giubiasco-Chiasso auf die Doppelspur auszubauen und „zwischen Luzern und Meggen ein Ausweichgeleise einzulegen sei und daß die Gotthardbahn dem Eisenbahn-„departement beförderlichst bezügliche Baupläne nebst Kostenberechnung vorzulegen habe.

„Über die Ausführung der Doppelspur auf den Teilstrecken Luzern-Immensee und Brunnen-Flüelen wird „später Beschluß gefaßt."

Nachdem uns dann eine Besprechung der Angelegenheit mit dem Eisenbahndepartement bewilligt worden war und stattgefunden hatte, reichten wir dem h. Bundesrate mit dessen Zustimmung ein Wiedererwägungsgesuch ein, in dem wir den Nachweis erbracht zu haben glaubten, der Ausbau der Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiasso auf das Doppelgeleise sei durch die bestehenden Betriebsverhältnisse nicht geboten, weil die zeitweise auftretenden nennenswerten Unregelmäßigkeiten in der Einhaltung der plangemäßen Fahrzeiten auf Ursachen durchaus

vorübergehender Natur (Mailänder Ausstellung, Einführung des neuen Handelsvertrages mit Italien, noch ungenügende Ausrüstung der italienischen Staatsbahnen usw.) beruhten. Wir fügten bei, die Zeit bis zum Übergang der Gotthardbahn an den Bund wäre zu kurz, um nur die nötigen Vorarbeiten zu einem so wichtigen und schwierigen Bau, wie das zweite Geleise über den Monte-Cenere zu vollenden, unserer Gesellschaft würde deshalb nicht mehr der geringste Nutzen aus der Vollziehung der getroffenen Anordnungen erwachsen, zudem machten sich bekanntlich bei einem großen Kreise von Interessenten an einer künftigen Ostalpenbahn — Kantonen, Gemeinden und Privaten — gerade jetzt sehr lebhafte Bestrebungen für ein Tracé geltend, deren Verwirklichung sich ohne Ausmerzung der starken Steigungen der Monte-Cenere-Linie nicht denken lasse, so daß die großen Kosten eines zweiten Geleises der bestehenden Bahn entlang als vollständig nutzlose, verlorene Ausgabe anzusehen wären. Endlich wollten wir nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Anordnung des h. Bundesrates im Widerspruch stünde zu den Verträgen mit den Subventionsstaaten, welche die erste Grundlage für die Konstituierung unserer Gesellschaft bildeten und für die einzelnen Teilstrecken des Gotthardnetzes festsetzten, ob sie zwei- oder einspurig zu bauen seien.

Gestützt auf diese Ausführungen ersuchten wir den h. Bundesrat:

1. er möge seinen Beschluß vom 2. Februar 1906 definitiv zurückziehen resp. aufheben und sich damit begnügen, daß die Gotthardbahngesellschaft die anerbotenen beiden Ausweichgeleise auf der Monte-Cenere-Linie zur Ausführung bringe;
2. eventuell wolle er erklären, daß sein bezüglicher Beschluß die Rechtsstellung der Gotthardbahn beim Rückkauf in keiner Weise präjudizieren solle, weder in Bezug auf die Frage, ob die darin vorgesehenen zweiten Geleise resp. Ausweichgeleise zwischen Luzern und Meggen ein Bedürfnis seien, noch hinsichtlich der Übernahme der Kosten für die verfügten Planaufnahmen und Berechnungen.

Der h. Bundesrat wies am 10. August 1906 dieses Gesuch gänzlich ab, d. h. er hielt an seinem frühern Beschlusse fest und verweigerte auch die eventuell erbetene Erklärung. Die Direktion, welche schon für das bisherige Vorgehen in dieser Angelegenheit wiederholt die Meinungsäußerung und Mitwirkung der Herren Präsident und Vize-Präsident des Verwaltungsrates in Anspruch genommen hatte, glaubte nunmehr behufs Besprechung über die Weiterbehandlung des Gegenstandes die Einberufung einer verwaltungsrätlichen Kommission beantragen zu sollen, welche dann die Beschwerdeführung gegen die bundesrätliche Verfügung bei der h. Bundesversammlung empfahl. Die rechtzeitig eingereichte Beschwerdeschrift vom 12. Oktober vor. Js. wiederholt in der Hauptsache die Auseinandersetzungen des oben besprochenen Wiedererwägungsgesuches unter Beifügung weiterer Daten und endigt mit dem Gesuch, es sei der Bundesratsbeschluß vom 2. Februar bezw. 10. August 1906 aufzuheben. Am 1. Dezember erstattete der h. Bundesrat Bericht an die Bundesversammlung über seine Stellungnahme, die beiden Räte bezeichneten in der Wintersession die Kommissionen zur Vorberatung des Gegenstandes, zu deren Handen ein weiterer Schriftenwechsel der Rekursparteien stattfand; am 29. Januar des laufenden Jahres bereisten beide Kommissionen gemeinschaftlich die in Frage kommenden Bahnstrecken und hörten dabei die weiteren Erläuterungen der zugezogenen Parteivertreter an. Am 10. April d. J. hat dann der Ständerat unsern Rekurs auf Antrag seiner Kommission ohne Diskussion einstimmig abgewiesen. Im Abendblatt der Nr. 99 vom 10. April 1907 teilt die „Neue Zürcher Zeitung" die Ausführungen des Kommissionsreferenten mit, unter anderem auch die folgenden:

„Die Kommission findet allerdings, man hätte diese Maßnahme" (das Verlangen der Doppelspur) „schon „im Jahre 1900 treffen sollen; dann hätte man sich nicht dem Vorwurf ausgesetzt, daß dies nur mit Rücksicht „auf den Rückkauf geschehe. Es soll aber, wie der Referent betont, durch den heutigen Beschluß die rechtliche „Stellung der Gotthardbahn gegenüber dem Bund, was den Rückkaufswert anbelangt, in keiner Weise präjudiziert „werden."

Der Nationalrat hat die Beschwerde bisher noch nicht behandelt.