Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 2 (1873)

Rubrik: Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung

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: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 Aktionäre der Gotthardbahn unsern zweiten, das Jahr 1873 beschlagenden Geschäftsbericht.

I. Grundlagen der Gotthardbahnunternehmung.

Wir haben in unserm ersten Geschäftsberichte die Hauptbestimmungen des Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn mitgetheilt, welcher unter dem 15. Oktober 1869 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreiche Italien abgeschlossen worden und dem das Deutsche Reich durch Vertrag vom 28. Oktober 1871 beigetreten ist. In der Absicht, „die Durchführung dieses Vertrages, soweit es hauptsächlich die Verbin„dung des Schweizerischen mit dem Italienischen Bahnnetze und die Errichtung internationaler Stationen betrifft, „zu ordnen," wurde unter dem 23. Dezember 1873 ein weiterer Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Verbindung der Gotthardbahn mit den Italienischen Bahnen bei Chiasso und Pino abgeschlossen. Derselbe enthält im Wesentlichen die nachfolgenden Vorschriften:

Die Verbindung der Gotthardbahn mit dem Italienischen Bahnnetz an der Grenze bei Chiasso „findet auf „der Bahnstrecke statt, welche von Chiasso durch den Monte Olimpino nach Como geht." Der Punkt an der Grenze bei Pino, wo der Anschluß der Gotthardbahn an das Italienische Bahnnetz auf dem linken Ufer des Langensees stattfinden wird, soll, sobald die Vorstudien hinreichend fortgeschritten sind, festgesetzt werden.

Die Italienische Bahn auf dem linken Ufer des Langensees soll gleichzeitig mit dem Tunnel von Göschenen nach Airolo vollendet und in Betrieb gesetzt werden.

Es soll für jede der beiden Linien Bellinzona-Chiasso-Camerlata und Bellinzona-Pino-Luino eine internationale Station errichtet werden, um darin den Zoll- Post- Telegraphen- Polizei- und Gesundheitspolizeidienst der beiden Staaten zu vereinigen. Diese Stationen werden in Chiasso und Luino erstellt. Die in jeder der beiden internationalen Stationen, sowie zwischen diesen Stationen und der Grenze von den beiden

interessirten Regierungen für die genannten Dienstzweige als nothwendig erkannten Lokale und Räumlichkeiten sind von den betreffenden Bahngesellschaften unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Sofern außer diesen Dienstlokalitäten auch noch Wohnungen für das Personal besagter Dienstzweige erforderlich sein sollten, sind die genannten Bahngesellschaften ebenfalls zu deren Herstellung verpflichtet, hinwieder aber zum Bezuge eines jährlichen Miethzinses von 5% des hiefür erfolgten Kapitalaufwandes, sowie zum Ersatze der entsprechenden Grundsteuer berechtigt. Die Kosten der innern Einrichtung, des Unterhaltes, der Beleuchtung und Reinigung sind von den diese Lokalitäten benutzenden Verwaltungen zu tragen. Die Bedingungen, unter welchen der Betrieb auf den gemeinsamen Stationen zur Ausführung kommen soll, der Wechsel der Lokomotiven und die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Stationen der einen Bahngesellschaft durch die andere sollen durch eine besondere Vereinbarung der betheiligten Bahnverwaltungen geregelt werden. Diese Vereinbarung ist den beiden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen, und zwar bezüglich der Linie Lugano-Camerlata spätestens den 1. Juni 1874 und bezüglich der Linie auf dem linken Ufer des Langensees spätestens ein Jahr vor der Eröffnung derselben. In Ermanglung einer Verständigung unter den beiden Bahngesellschaften werden die beiden Regierungen die Bedingungen des gemeinsamen Betriebes festsetzen.

Der Betrieb soll in der Weise organisirt werden, daß auf der Strecke zwischen der Grenze und der internationalen Station weder ein Wechsel der Wagen für die Reisenden noch ein Umladen der Güter stattfindet. Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Betriebsmaterial soll so konstruirt werden, daß es ohne Schwierigkeit von einem Bahnnetz auf das andere übergehen kann. Den von einer der kontrahirenden Regierungen hinsichtlich ihrer Betriebsfähigkeit geprüften Lokomotiven und Wagen soll der ungehinderte Uebertritt auf die im Gebiete des andern Staates liegenden Linien gesichert sein.

Die volle Landeshoheit bleibt jeder Regierung für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken vorbehalten. Die Bahnbetriebspolizei wird unter Aufsicht der in jedem Staatsgebiete dazu kompetenten Behörde und in Gemäßheit der daselbst gültigen allgemeinen Vorschriften durch die Bahnangestellten ausgeübt. Das gesammte Bahnpersonal steht unter den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates, in welchem es sich befindet.

Die zollamtliche Abfertigung Seitens der Verwaltungen der beiden Staaten findet ausschließlich auf den internationalen Stationen statt. Dabei soll bezüglich der Passagiereffekten und des Reisegepäckes jede nach den bestehenden Gesetzen zuläßige Erleichterung und Vereinfachung eintreten. Den betreffenden Zollbehörden steht es frei, die Züge von der internationalen Station bis zur nächsten Haltstation jenseits der Grenze durch Zollbedienstete begleiten zu lassen. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, für dieses Personal die erforderlichen Unterkunftslokale auf den Haltstationen zur Verfügung zu stellen, demselben in jedem Zuge Plätze einzuräumen, von welchen aus der ganze Zug übersehen werden kann, endlich den von der Begleitung zurückkehrenden Bediensteten die unentgeltliche Rückfahrt zu gewähren.

Von der Italienischen Regierung wird zugestanden, daß die Schweizerischen Fahrpostsendungen, welche nach Mailand oder weiter zu gehen bestimmt sind, an der Grenze, beziehungsweise auf der internationalen Station nicht zollamtlich behandelt werden müssen, sondern unter Verbleiung ohne weitere Formalität bis Mailand spedirt und erst auf dortigem Zollamte abgefertigt werden können. Das gleiche Verfahren wird Seitens des Schweizerischen Bundesrathes für die Italienischen nach Lugano, Bellinzona oder weiter gehenden Fahrpostsendungen bewilligt werden. Aehnliche Bestimmungen sollen später für die Linie Bellinzona-Luino und deren Fortsetzung gegen Genua und Turin zur Anwendung kommen.

Die Verwaltung der Gotthardbahn ist berechtigt, für den Bahndienst auf der Strecke von der Schweizergrenze bei Pino bis zur internationalen Station Luino eine Telegraphenleitung anzulegen und auf dieser

Station sowohl als auf den etwaigen Zwischenstationen besondere Telegraphenapparate aufzustellen. Die gleiche Berechtigung wird der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen zugesichert für die Anlage einer Telegraphenleitung von der Schweizergrenze bei Chiasso bis zur internationalen Station Chiasso und die Aufstellung eines besondern Apparates auf dieser Station.

Die zwischen der Grenze und einer internationalen Station liegenden und den Eisenbahnen gehörenden Grundstücke und Gebäulichkeiten sind nur den Steuern desjenigen Landes, in welchem sie sich befinden, unterworfen. Diese Bestimmung bezieht sich auch auf die Besteuerung des Betriebes auf den fraglichen Bahnstrecken. Die auf der Station Chiasso beschäftigten Italienischen Angestellten sollen von jeder direkten und persönlichen Steuer in der Schweiz befreit sein; ebenso sollen die auf der Station Luino beschäftigten Schweizerischen Angestellten die gleiche Steuerbefreiung in Italien genießen.

In unserm ersten Geschäftsberichte haben wir davon Meldung gethan, daß die Frage aufgeworfen worden sei, ob unter der gemäß dem Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 betreffend die Gotthardbahn bis zum 6. Dezember 1874 zu erbauenden Linie „von Biasca bis zum Langensee" die Linie Biasca-Locarno oder die Linie Biasca-Magadino gemeint sei, daß diese Frage namentlich auch in einem Theile von Italien, der sich bei der Lösung derselben interessirt glaube, lebhaft ventilirt werde, daß wir dafür halten, unsere Gesellschaft habe die nach Locarno führende Linie bis zum 6. Dezember dieses Jahres herzustellen, und daß der Schweizerische Bundesrath unsere Anschauungsweise theile. Mittlerweile hat nun auch die Italienische Regierung dem Bundesrathe gegenüber ausdrücklich ihr Einverständniß erklärt, wie in der Botschaft des letztern an die Bundesversammlung vom 29. Dezember 1873 betreffend den eben besprochenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien zu lesen ist. In augenfälligem Zusammenhange damit steht die Bestimmung von Art. 2 des Vertrages, gemäß welcher „die Italienische Bahn auf dem linken Ufer des Langensees gleichzeitig „mit dem Tunnel von Göschenen nach Airolo vollendet und in Betrieb gesetzt werden soll."

Wie wir Ihnen in unserm ersten Geschäftsberichte mitzutheilen die Ehre hatten, haben wir uns, nachdem wir im Mai 1872 aus zuverlässiger Quelle vernommen, daß damit umgegangen werde, die zum Zwecke der Verbindung der Oberitalienischen Bahnen mit dem Netze der Gotthardbahn neu herzustellende Bahnstrecke Camerlata-Chiasso in einer den Vorschriften des internationalen Vertrages betreffend die Gotthardbahn wenig entsprechenden Weise auszuführen, pflichtig erachtet, die Aufmerksamkeit des Schweizerischen Bundesrathes auf dieses Verhältniß hinzulenken und denselben zu ersuchen, die durch die Umstände gebotenen Maßregeln zur Wahrung der bedrohten Interessen zu ergreifen. Wir konnten damals noch nicht von einem Erfolge unserer Bemühungen Meldung thun. Heute sind wir nun im Falle, der Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 29. Dezember 1873 betreffend den zwischen der Schweiz und Italien über die Verbindung der Gotthardbahn mit den Italienischen Bahnen bei Chiasso und Pino abgeschlossenen Staatsvertrag die nachfolgenden Mittheilungen zu entheben: „Im Einverständnisse mit der Gotthardbahnverwaltung gieng unser Be„streben (bei den mit Italien angehobenen Verhandlungen) namentlich dahin, daß von den verschiedenen mög„lichen Linien zwischen Camerlata und Chiasso die kürzeste und wenigst undulirte, d. h. die Linie mit Tunnel „durch den Monte Olimpino und mit einem thunlichst hoch gelegenen Bahnhofe für Como entgegen einer „solchen gewählt werde, bei welcher die Bahnhofanlage am See und die Fortsetzung der Bahn von Como nach „Chiasso durch das Bregiathal mit einer wirklichen Mehrlänge von 2,5 Kilometern und einer virtuellen Mehrlänge

„von 5 Kilometern projektirt war. Zu besserem Verständniß dieser Tracéverhältnisse sei bemerkt, daß der Bahn„hof in Camerlata 280 Meter über Meer liegt, derjenige von Chiasso auf 239 Meter Höhe projektirt ist, die „Höhe des Comersees dagegen nur 200 Meter beträgt, so daß es zur Vermeidung einer Gegensteigung angezeigt „war, den Bahnhof in Como wo möglich in gleichem Niveau mit demjenigen von Chiasso anzulegen. Da ferner „die Maximalsteigung der Linie Bellinzona-Chiasso 1/60 oder 16,67 ‰ nicht überschreiten und diese Strecke, „wie überhaupt die ganze Linie von Goldau bis an die Italienische Grenze bei Chiasso und Pino, zweispurig „angelegt werden soll, so war unser weiteres Bestreben darauf gerichtet, diese Bestimmungen auf der Strecke „Chiasso-Camerlata ebenfalls zur Geltung zu bringen, sowie auch daselbst keine Krümmungen mit weniger als „300 Meter Radius zuzulassen. Unsere Anstrengungen gründeten sich auf die Bestimmungen der Artikel 4 und „7 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869, worin sich die kontrahirenden Parteien verpflichtet „haben, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnnetze führenden Linien thunlichst abgekürzt, der „Verkehr überhaupt erleichtert und eine regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, „Waaren und Postgegenständen erzielt werde. Wir begegneten im Allgemeinen einem bereitwilligen Entgegen„kommen Seitens der Italienischen Regierung. Einzig in Bezug auf die Höhenlage des Bahnhofes in Como „war eine Berücksichtigung unserer Wünsche nicht in dem Maße erhältlich, wie eine rationelle Anlage es „erheischt hätte, theils weil die dortigen Terrainverhältnisse für die Erstellung eines großen Bahnhofes in „der Höhe der Station Chiasso erhebliche Schwierigkeiten darboten, theils weil die Verwaltung der Ober„italienischen Bahnen durch einen frühern Beschluß der Regierung gehalten war, den Bahnhof auf dem Terri„torium von Como anzulegen, das sich zufällig nur wenig über die Thalsohle erhebt. Soweit wir bis jetzt „die Projekte der Linie Chiasso-Camerlata kennen, wird der Bahnhof Como auf circa 216 Meter über Meer, „also 23 Meter tiefer als derjenige in Chiasso, zu liegen kommen."

Der internationale Vertrag betreffend die Gotthardbahn bestimmt, die Linie von Lugano nach Chiasso müsse 3 Jahre nach Konstituierung der Gesellschaft der Gotthardbahn vollendet sein, und es sei auf den nämlichen Zeitpunkt auch die Anschlußbahn von Chiasso nach Camerlata zu bauen und in Betrieb zu setzen. Die Konstituierung der Gesellschaft der Gotthardbahn hat bekanntlich am 6. Dezember 1871 stattgefunden. Da Befürchtungen obwalteten, daß die Verbindungsbahn Chiasso-Camerlata nicht auf den vertragsgemäß festgesetzten Termin zur Vollendung gelangen werde, so ersuchten wir den Schweizerischen Bundesrath, die geeigneten Schritte thun zu wollen, um die rechtzeitige Herstellung der Bahn zu sichern. Der Bundesrath ließ dann auch wirklich seine Verwendung in diesem Sinne bei der Italienischen Regierung eintreten und benachrichtigte uns mit Schreiben vom 27. September 1873, daß gemäß Mittheilungen der Schweizerischen Gesandtschaft in Rom das Italienische Bauministerium die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen eingeladen habe, rechtzeitig die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Bahnstrecke Camerlata-Chiasso auf den nämlichen Zeitpunkt wie die Linie Lugano-Chiasso in Betrieb gesetzt werden könne, und daß die Generaldirektion der Oberitalienischen Bahnen dem Bauministerium die Erfüllung dieser Verpflichtung wiederholt zugesichert habe. Im Laufe der Verhandlungen, welche dem Abschlusse des bereits mehrfach erwähnten Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 23. Dezember 1873 vorangiengen, kam der Vollendungstermin der Linie Chiasso-Camerlata auch zur Sprache. Der Bundesrath sagt in seiner Botschaft an die Bundesversammlung betreffend diesen Vertrag: „Was den „Vollendungstermin der Linie Camerlata-Chiasso betrifft, welcher gemäß dem internationalen Vertrage vom 15. „Oktober 1869 mit demjenigen der Strecke Lugano-Chiasso zusammenfallen soll, so hat zwar Italien keine neuen „Zusicherungen geben wollen, ebensowenig als die Schweizerische Delegation bezüglich der rechtzeitigen Vollendung „der Linie Lugano-Chiasso Verbindlichkeiten für den Bund übernehmen konnte, welche über den Vertrag vom „Jahr 1869 hinausgegangen wären; aber es wurde doch bei diesem Anlasse des Bestimmtesten konstatirt, daß

„Italien die Anzeige der am 6. Dezember 1871 stattgehabten Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft recht=„zeitig und in aller Form erhalten habe, was wir deßhalb glauben erwähnen zu sollen, weil im Juli 1872 im „Italienischen Parlamente offiziell erklärt wurde, die Italienische Regierung sei noch ohne Anzeige bezüglich dieser „Konstituierung, ein Irrthum, der dann allerdings durch unsern Gesandten sofort berichtigt wurde. Die Kon=„statierung der erwähnten Thatsache ist bekanntlich deßhalb von großer Wichtigkeit, weil der Vollendungstermin „der Italienischen Anschlußbahn Chiasso=Camerlata davon abhängt."

II. Umfang der Unternehmung.

Der Verwaltungsrath hat auf den Antrag der Direktion beschlossen, das unserer Gesellschaft zustehende Prioritätsrecht auf den Bau und Betrieb der auf dem Gebiete des Kantons Tessin liegenden Strecke einer von Menaggio nach Luino führenden, die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen dem Comer= Luganer= und Langensee bezweckenden Eisenbahn nicht geltend zu machen. Wie sodann davon Umgang genommen worden war, mit dem unserer Gesellschaft durch die Konzession des Kantons Luzern eingeräumten Ausschlußrechte von Konkurrenzlinien, gegen welches sich übrigens die Schweizerische Bundesversammlung die ihr gesetzlich zustehenden Rechte vorbehalten hatte, der Ertheilung der Konzession für die projektirte „Jura=Gotthardbahn" entgegenzutreten, wurde im Weitern beschlossen, von dem unserer Gesellschaft gemäß der Konzession des Kantons Uri zustehenden Prioritätsrechte für die auf Urner'schem Gebiete befindliche Abtheilung dieser Bahn keinen Gebrauch zu machen. Als endlich der Schweizerische Bundesrath mit Zuschrift vom 22. September / 9. Oktober des Berichtsjahres im Hinblicke auf eine Vorlage, welche er der Bundesversammlung zu machen im Falle ist, die Anfrage an uns gerichtet hatte, in welchem Umfange und unter welchen Voraussetzungen die Gotthardbahngesellschaft die Prioritätsrechte, die sie zur Zeit noch beanspruchen zu können glaube, geltend zu machen gesonnen sei, gaben wir die Erklärung ab, daß die Gotthardbahngesellschaft auf alle ihr zustehenden Prioritätsrechte verzichte. Diese Haltung schien uns im Hinblicke auf die obwaltende allgemeine Situation, sowie noch im Besondern Angesichts der Stellung, welche die Gotthardbahn gegenüber Bestrebungen für Herstellung von Anschlußbahnen einzunehmen berufen sein dürfte, sachentsprechend und angezeigt.

III. Gesellschaftsorgane.

Die Organisation der Verwaltung ist während des Berichtsjahres ihren Grundlagen nach ganz unverändert geblieben. Sie wurde lediglich nach Maßgabe der fortschreitenden Durchführung der Unternehmung weiter entwickelt. Wir haben hier namentlich zu erwähnen, daß im Hinblicke auf die gegen Ende des gegenwärtigen Jahres bevorstehende Eröffnung des Betriebes auf den Tessinischen Thalbahnen Biasca=Bellinzona=