

An die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **14 (1885)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

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.

An die
Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Wir beehren uns anmit, der Generalversammlung der Gotthardbahn unsern vierzehnten, das Jahr 1885 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Betreffend die durch Art. 3 des Zusatzvertrages vom 12. März 1878 zum Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn dem Entscheide des Schweizerischen Bundesrathes vorbehaltenen Frage, ob die finanzielle Lage der Gotthardbahn es gestatte, den Bau der Linien Luzern-Rüschnacht-Immensee und Zug-Walchwil-Goldau auszuführen, und in welcher Reihenfolge diese Linien in Angriff genommen werden sollen, ist, wie wir Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt haben, unsere Direktion vom Bundesrath unterm 29. April 1884 eingeladen worden, ihm innert Jahresfrist die technischen Vorlagen für die Ausführung des Baues der genannten Linien einzureichen und das zur Beschaffung der Mittel für den Bau der beiden Linien erforderliche Finanzprogramm nebst dem Nachweis, daß diese Mittel gesichert seien, vorzulegen.

Die Direktion hat nicht ermangelt, dieser Einladung nachkommend, die Bauprojekte für die beiden Zweiglinien ausarbeiten zu lassen und, sobald die technischen Studien soweit gediehen waren, daß die Baukosten annähernd bemessen werden konnten, auch die Frage der Beschaffung der finanziellen Mittel an die Hand zu nehmen.

Die Bauprojekte wurden dem Verwaltungsrathe in seiner Sitzung vom 19. Mai vorgelegt.

Für die Linie Luzern-Rüschnacht-Immensee handelte es sich um zwei Projekte: 1. ein von Immensee über das Plateau von Meggen führendes Trace mit 10 ‰ Maximalsteigung und Einmündung in den bestehenden Bahnhof Luzern, dessen Kosten auf Fr. 6,630,000 veranschlagt waren; 2. ein Trace mit Abzweigung von der Zentralbahn in der Sentimatt, woselbst eine Uebergangsstation für den durchgehenden Güterverkehr vorgesehen ist, mit nördlicher Umfahrung der Stadt Luzern und Durchstechung des Meggenwaldes mittelst eines langen Tunnels, ein Trace, dessen Ausführung auf Fr. 9,900,000 veranschlagt wurde. Bei Ausführung des erstern Projektes würde die Linie von Chiasso resp. Luino nach Basel via Luzern ca. 2 Kilometer länger als diejenige via Aarg. Südbahn, während das zweite Projekt die kürzeste durchgehende Linie nach Basel bildet, indem die Konkurrenzlinie dormalen ca. 1 Kilometer länger ist.