

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 36 (1907)

**Rubrik:** Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Die Strecke Pino Brenze-Luino (14 642 m) wird von der Gotthardbahn auf Rechnung der italienischen Staatsbahnen betrieben.

#### 4. Zweigeleisige Bahnstrecken.

	Baulängen:	Betriebslängen:
Zmmensee-Brunnen . . . . .	20 650 m	20 268 m
Flüelen-Ginbiasco . . . . .	122 236 "	121 743 "
zusammen	142 886 m	142 011 m
in Prozenten der ganzen Länge	52,4	51,6

Am 31. Dezember 1907 waren im Aktienbuche 314 Aktionäre mit 71 365 Aktien eingetragen; es ergibt sich gegenüber der letzten Mitteilung ein Zuwachs von 5225 Aktien.

## II. Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur.

1. Der Tabelle, die wir in unserem vorjährigen Berichte über die Transporteinnahmen seit dem Jahre 1891 zusammenstellten (Seite 9), fügen wir nun auch die Ergebnisse von 1907 bei:

#### Zusammenstellung der Transporteinnahmen.

Jahr	Einnahmen	Mehr oder weniger als im Vorjahre	
		Fr.	%
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36	+ 2,27
1892	13 851 411. 09	+ 859 008. 79	+ 6,61
1893	14 313 098. 96	+ 461 687. 87	+ 3,33
1894	15 501 530. 68	+ 1 188 431. 72	+ 8,30
1895	15 727 516. 16	+ 225 985. 48	+ 1,46
1896	16 285 908. 28	+ 558 392. 12	+ 3,55
1897	17 084 247. 31	+ 798 339. 03	+ 4,90
1898	17 741 324. 76	+ 657 077. 45	+ 3,85
1899	19 361 911. 77	+ 1 620 587. 01	+ 9,13
1900	20 135 291. 95	+ 773 380. 18	+ 3,99
1901	19 771 906. 08	— 363 385. 87	— 1,80
1902	20 386 812. 86	+ 614 906. 78	+ 3,11
1903	22 167 542. 03	+ 1 780 729. 17	+ 8,73
1904	22 600 641. 84	+ 433 099. 81	+ 1,95
1905	24 392 651. 91	+ 1 792 010. 07	+ 7,33
1906	27 390 809. 13	+ 2 998 157. 22	+ 12,29
1907	29 364 180. 06	+ 1 973 370. 93	+ 7,20

Gegenüber dem Vorjahre, das verschiedener Verhältnisse halber als ein außerordentliches bezeichnet werden mußte, ist wieder eine namhafte Steigerung zu verzeichnen, die indes hinter der letztjährigen zurücksteht. Abgesehen von der Simplonausstellung in Mailand, die 1906 namentlich für den Personenverkehr von ziemlicher Bedeutung war, sind die Ursachen dieser Steigerung die nämlichen geblieben. Gegen Ende September erfuhr der ohnehin starke Güterverkehr eine außerordentliche Steigerung: Während im Jahre 1906 in den Monaten September, Oktober und November im ganzen rund 3140 Tonnen frisches Obst zum Transport gelangten, stieg dieses Transport-

quantum infolge der ungünstigen Ernteverhältnisse in Süddeutschland im gleichen Zeitraum von 1907 auf 62 530 Tonnen, insbesondere im Oktober von 1700 auf 36 270 Tonnen, die beinahe sämtlich unser ganzes Netz durchliefen.

In den Grenzstationen Chiasso und Luino, die ohnedies bei dem starken Verkehr von Norden nach Italien durch Operationen der italienischen Zollverwaltung in der Verkehrsübergabe gehemmt waren, entstand eine Anfüllung, die sich auf die rückliegenden Stationen bis über die nördliche Landesgrenze hinaus fortpflanzte. Dazu kam dann noch in der ersten Hälfte Oktober ein Eisenbahnerstreik in Mailand und auf den nächstgelegenen Linien, so daß uns, da auch die vom h. schweizerischen Bundesrate gewährte Verlängerung der Lieferfrist keine genügende Hilfe bot, kein anderes Mittel blieb, als einen verhältnismäßig nicht bedeutenden Teil des Güterverkehrs aus Deutschland und weiterher nach Italien über den Simplon zu leiten. In ähnlicher Weise hatte im Frühjahr die Simplonroute, die noch keinen starken Güterverkehr aufzuweisen hat, einen Teil des französisch-italienischen Verkehrs der Montenis-Route als Hilfsroute übernommen.

Diese teilweise Verkehrsumlleitung begann am 11. Oktober und dauerte bis zum 6. Dezember. Dem transportierenden Publikum, in dessen Interesse die Maßnahme in erster Linie lag, sind daraus selbstverständlich keine Mehrauslagen erwachsen; dagegen hatten wir die transportierenden Bahnen für den Mehrdurchlauf angemessen zu entschädigen.

Aus unsern Rechnungen und den begleitenden Bemerkungen dieses Berichtes geht sodann hervor, daß in weit höherem Maße als die Einnahmen unsere Ausgaben gestiegen sind. Der Ausweis hierfür folgt später; hier können wir im allgemeinen auf unsern letzten Bericht Seite 13 und f. verweisen, wo wir über die Teuerungszulagen und die bedeutende Personalvermehrung, die naturgemäß nur schrittweise erfolgen konnte und sich im Berichtsjahr noch weiter sehr stark geltend machen mußte, gesprochen haben. Auch über die Erhöhung der Materialpreise usw. folgen die Einzelangaben später.

2. Ueber die Rückkaufsangelegenheit, die mit dem Eisenbahndepartement wieder zu mannigfachen Erörterungen über einzelne Punkte führte, ist vor allem zu berichten, daß uns die Bundesbehörde mit Schreiben vom 21./25. November 1907 mitteilte, der h. Bundesrat habe in seiner Sitzung vom 25. Oktober eine fünfgliederige, aus den Herren Bundesrat Zemp, Bundesrat Comtesse, Generaldirektionspräsident Weissenbach, Direktor Winkler und Inspektor Rathgeb bestehende Delegation bezeichnet und ihr den Auftrag erteilt, namens des Bundesrates mit den Vertretern der Gotthardbahngesellschaft die Verhandlungen über den Rückkauf der Gotthardbahn zu führen und bei Konvenienz einen Vertrag über die freihändige Erwerbung der Unternehmung zu vereinbaren, für solche Abmachungen müsse jedoch selbstverständlich noch die Genehmigung seitens des Bundesrates und der Bundesversammlung vorbehalten werden. Für den Beginn dieser Verhandlungen nehme man den Monat Januar 1908 in Aussicht.

Wir antworteten unterm 3. Dezember, wir seien gerne bereit, an solchen Verhandlungen teilzunehmen und würden es nur begrüßen, wenn diese zu einer Vereinbarung über eine freihändige Erwerbung führen könnten. Selbstverständlich müßten wir dem Vorbehalte betreffend die Genehmigung bezüglich der Abmachungen durch den h. Bundesrat und die h. Bundesversammlung unsererseits den Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat und die Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft entgegenstellen.

Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit gehört nicht dem Jahre 1907 an.

Immerhin wollen wir unserem nächsten Geschäftsberichte vorgreifend mitteilen, daß die Rückkaufsverhandlungen am 29./30. Januar und 19./20. Februar 1908 tatsächlich stattgefunden, jedoch zu keiner Verständigung geführt haben.

Unter diesen Umständen blieb uns nichts anderes übrig, als das Bundesgericht behufs Festsetzung der Rückkaufsentanschädigung anzurufen. Die Klageschrift ist dem Bundesgericht am 8. Mai 1908 eingereicht worden.