

# Schweizerisches Bundesblatt.

---

31. Jahrgang. III.

Nr. 33.

12. Juli 1879.

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgeld per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

---

---

## Bundesrathsbeschluss

betreffend

die Verpflichtungen der Gotthardgesellschaft gegenüber  
dem Bund.

(Vom 4. Juli 1879.)

---

Der schweizerische Bundesrath,

in Vollziehung des internationalen Vertrags vom 12. März 1878, betreffend den Bau und Betrieb der Gotthardbahn, sowie des Bundesgesetzes vom 22. August 1878, betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen ;

in Erwägung, daß die Erfüllung der in den Artikeln 1 und 2 dieses Gesetzes aufgestellten Bedingungen eingetreten ist durch die Uebnahme einer Subvention von 2 Millionen Franken von Seite einer Anzahl von Kantonen und einer solchen von 1½ Millionen von Seite der Nordostbahn- und der Centralbahngesellschaft, sowie durch die Sicherung der Einzahlung des Saldos der von den Kantonen und den genannten Bahngesellschaften ursprünglich übernommenen Subventionen, ferner durch die vom Bundesrath am 12. Juni 1879 ausgesprochene Genehmigung des Finanzausweises der Gotthardbahn, durch die im Artikel 2, Litt. d des Gesetzes vom 22. August 1878 geforderte und von der Gotthardbahn am 3. Mai 1879 abgegebene Erklärung betreffend die Taxen für den direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien, und endlich durch die allseitige Ratifikation des Staatsvertrages vom 12. März 1878 ;

unter Wiederaufnahme der bereits dem Bundesrathsbeschluss vom 3. November 1871, betreffend die Genehmigung der Statuten

der Gotthardbahngesellschaft vom 1. November 1871, angefügten Bestimmungen, soweit dieselben nicht infolge des Staatsvertrages vom 12. März 1878 und der anlässlich der Rekonstruktion des Gotthardunternehmens durch den schweizerischen Bundesrath angeordneten besondern Vorkehrungen einer Aenderung bedürftig oder hinfällig geworden sind;

beschließt:

Art. 1.

Die von dem Bundesrathe mit Beschluß vom 3. November 1871 der Gotthardgesellschaft zugesprochene Subvention von 85 Millionen Franken wird hiemit in Vollziehung des internationalen Vertrages vom 12. März 1878 um die Summe von 28 Millionen Franken erhöht.

Art. 2.

Diese Nachtragssubvention von 28 Millionen Franken ist in denjenigen Fristen und nach den Modalitäten zahlbar, welche in den Staatsverträgen vom 15. Oktober 1869 und 12. März 1878 hiefür bestimmt wurden.

Art. 3.

Für die Auszahlung der noch nicht verfallenen Raten der in dem Vertrage vom 15. Oktober 1869 dem Gotthardunternehmen zugesicherten Subvention von 85 Millionen Franken gelten ebenfalls die im Art. II des Vertrages vom 12. März 1878 aufgestellten Normen.

Art. 4.

Die Annahme der in den Artikeln 1 und 2 gewährten Subventionsbeträge begründet für die Gesellschaft die Verpflichtung, alle ihr durch den gegenwärtigen Beschluß auferlegten Verbindlichkeiten zu erfüllen.

Für die Bezahlung der Subvention, welche jeweilen in baar erfolgen soll, übernimmt der Bundesrath nur so weit eine Verpflichtung, als ihm von den Subvenienten die Beträge einbezahlt werden.

## Art. 5.

Die Gotthardbahngesellschaft ist im Allgemeinen verpflichtet, die von ihr auszuführenden Bauten nach den Vorschriften der darüber aufgestellten Konzessionen, soweit diese noch in Kraft bestehen, der bezüglichen Genehmigungsbeschlüsse der Bundesversammlung, der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz, der in Ausführung dieser vom Bundesrath erlassenen oder noch zu erlassenden Verordnungen, sowie endlich speziell nach Inhalt der Bestimmungen des gegenwärtigen Beschlusses zu bauen und zu betreiben.

Im Besondern hat sich die Gesellschaft auch allen den Bestimmungen zu unterziehen, welche durch die beiden Verordnungen des Bundesrathes vom 18. und 31. März 1879 aufgestellt worden sind.

Im Fernern behält sich der Bundesrath namentlich betreffend die Ueberwachung des Baues alle ihm geeignet scheinenden weiteren Anordnungen vor.

## Art. 6.

Das Bahnnetz der Gotthardunternehmung umfaßt folgende Linien :

Luzern-Küßnacht-Immensee-Goldau,

Zug-St. Adrian-Goldau,

Goldau-Flüelen-Biasca-Bellinzona,

Bellinzona-Lugano-Chiasso,

Bellinzona Magadino-italienische Grenze bei Luino, mit Abzweigung nach Locarno. (Art. 1, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

## Art. 7.

Die Bauarbeiten an dem zwischen Göschenen und Airolo zu erstellenden großen Tunnel sollen bis Ende September 1881 vollendet sein.

Da die Linien von Biasca bis zum Langensee (Locarno) und von Lugano nach Chiasso vollendet und in Betrieb gesetzt sind, so sollen die Arbeiten an den Linien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino so rechtzeitig in Angriff genommen und gefördert werden, daß sie zugleich mit dem Tunnel zwischen Göschenen und Airolo dem Betriebe übergeben werden können.

Soweit sich nicht inzwischen die Mittel zur Ausführung der übrigen Linien (Giubiasco-Lugano, Luzern-Immensee und Zug-Arth) finden, wird der Bau dieser Linien bis zu dem Zeitpunkte verschoben, daß die Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird.

Nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino soll die Gotthardbahngesellschaft den Bau der verschobenen Linien, sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, an die Hand nehmen und ausführen. Der schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.

Wenn in der Zwischenzeit die Gotthardbahngesellschaft sich in der Lage befindet, die eine oder die andere dieser Linien zu bauen, so hat sie dem Bundesrath einen Finanzausweis zu leisten, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hilfsmittel gänzlich unberührt läßt. (Art. I, 3, Vertrag vom 12. März 1878.)

#### Art. 8.

Damit die Gotthardeisenbahn den Bedingungen einer großen internationalen Linie zu entsprechen vermöge, soll dieselbe so angelegt werden, daß ihr Kulminationspunkt nicht höher als 1162 $\frac{1}{2}$  Meter über dem Meer zu liegen kommt.

Der kleinste Radius der Kurven darf nicht unter 300 Meter gehen: ausnahmsweise darf indessen auf kurzen Strecken der Radius von 280 Metern angewendet werden.

Das Maximum der Steigungen darf zwischen Gurtellen und Göschenen und zwischen Fiasco und Airolo 25‰, zwischen Erstfeld (oder Silenen) und Gurtellen und zwischen St. Pellegrino und Fiasco 26‰, endlich zwischen Bodio und St. Pellegrino und zwischen Giubiasco und Bironico 27‰ nicht übersteigen.

Der Bundesrath wird die Gesellschaft zur Anwendung dieser Minimalradien (von 280 Metern) und dieser Maximalgefälle (von 26 bis 27‰) nur ermächtigen, wo durch dieses Mittel erhebliche Ersparnisse erzielt werden können.

Der zwischen Göschenen und Airolo zu bauende große Tunnel ist in gerader Linie zu erstellen, mit Ausnahme der zirka 125 Meter langen Anschlußkurve in Airolo.

Der große Tunnel von Göschenen bis Airolo soll doppelspurig gebaut werden. Die Zufahrtlinien von Erstfeld (oder Silenen) nach Göschenen und von Airolo nach Bodio sind bestimmt, im Fall des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten. Inzwischen können diese Linien einspurig gebaut werden; jedoch sollen überall da, wo später, nach Eröffnung des Betriebes, die Verbreiterung des Bahnkörpers nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde, z. B. in den langen Tunneln, an den großen Brücken, an Mauern, Erdarbeiten etc., diese Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise ausgeführt werden.

Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden. (Art I, 2, Vertrag vom 12. März 1878.)

#### Art. 9.

Der Bundesrath behält sich vor, alle Fragen zu entscheiden, welche auf den Bau des großen Tunnels zwischen Göschenen und Airolo Bezug haben. (Art. I, 11, Vertrag vom 12. März 1878.)

#### Art. 10.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die einzelnen Linien nach ihrer Herstellung sobald als möglich dem Betrieb zu übergeben und einen gehörigen Betriebsdienst zu organisiren.

Die Betriebsorganisation soll der Genehmigung des Bundesraths unterstellt werden. (Art. 5, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

#### Art. 11.

Fälle höherer Gewalt vorbehalten, soll der Betrieb der Gott-hardbahn gegen jede Unterbrechung sicher gestellt werden und in allen Theilen den Anforderungen entsprechen, welche an eine große internationale Linie gestellt werden können. (Art. 6, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

#### Art. 12.

Die Gesellschaft hat auf möglichste Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien sowohl als auf dem schweizeri-

schen Gebiete hinzuwirken und zu diesem Zwecke eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und billige Beförderung der Reisenden, Güter und Postgegenstände einzurichten.

Mit den Eisenbahnen des Deutschen Reichs und Italiens hat die Gesellschaft auf Verlangen der Verwaltungen dieser Bahnen einen direkten Verkehr für den Transit über die Gotthardbahn herzustellen.

Die Züge sind so einzurichten, daß sie sich in möglichst ununterbrochener Verbindung mit den Bahnzügen des Deutschen Reiches und Italiens befinden.

Im Sommer sind wenigstens drei und im Winter wenigstens zwei Personenzüge in beiden Richtungen einzuführen. Diese Züge sollen ohne Unterbrechung kursiren und einer derselben ein Schnellzug sein. (Art. 7, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

### Art. 13.

Für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt, sowie für den direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien werden die Maximaltransporttaxen wie folgt festgesetzt:

#### Reisende.

I. Klasse 50 Rp. per Schweizerstunde, II. Klasse 35 Rp. und III. Klasse 25 Rp. Für Bahnstrecken mit einer Steigung von 15 ‰ und darüber darf jedoch die Gotthardunternehmung eine Zuschlagstaxe von 50 ‰ erheben.

#### Waaren.

Eilgüter 45 Rp. per Tonne und per Kilometer ohne jeden Taxzuschlag.

Gewöhnliche Fracht: Für Rohstoffe, wie Kohlen, Coaks, Erze, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz etc., sowie für Eisen und rohe Eisenwaaren, soweit diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen versendet werden, darf die Taxe 5 Rp. per Tonne und per Kilometer nicht übersteigen, nebst einer Zuschlagstaxe von 3 Rp. per Tonne und Kilometer für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber.

Für alle andern Waaren darf die Taxe 14½ Rp. per Tonne und Kilometer oder 19½ Rp. per Tonne und per Kilometer für

die Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber nicht übersteigen, jeder andere Taxzuschlag ist ausgeschlossen. (Art. 8; Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

#### Art. 14.

Die Gotthardgesellschaft ist gehalten, für den Personen- und Gütertransport von, nach und durch Italien den Eisenbahnen der Subventionsstaaten mindestens dieselben Vortheile und Erleichterungen zu Theil werden zu lassen, welche sie, sei es andern Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgend welchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es endlich den schweizerischen Grenzstationen gewähren sollte. Sie darf in keine Kombination mit andern schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde.

Insbesondere sollen die Tarifiermäßigungen, welche die Gotthardbahn zur Belegung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung dem Bundesrathe rechtzeitig mitgetheilt und auf Verlangen der subventionirenden Staaten vom gleichen Zeitpunkte an den konkurrirenden Bahnen und Verkehrsgebieten zugestanden werden. (Art. 10, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

#### Art. 15.

Auf den Fall, daß bei der Eröffnung des Betriebes der Gotthardbahn der Umweg über die Station Altstetten nicht abgekürzt sein sollte, muß zu einer entsprechenden Herabsetzung des Tarifes geschritten werden. (Art. I, 4, Vertrag vom 12. März 1878.)

#### Art. 16.

Sobald ferner die den Aktien zukommende jährliche Dividende den Betrag von 7 ‰ übersteigt, kommt die Hälfte des Ueberschusses den subventionirenden Staaten zu und ist zuhanden derselben an den Bundesrath abzuliefern. (Art. 18, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

Das im Artikel 19 der Statuten vorgesehene Regulativ über die Bildung des Reservefonds bedarf der Genehmigung des Bundesrathes. (Beschluß vom 3. November 1871, Art. 5.)

## Art. 17.

Wenn die Zinsen des Aktienkapitals 8% übersteigen, so hat die Gesellschaft zu einer Reduktion der Taxen zu schreiten und in erster Linie zu derjenigen der Taxzuschläge. (Art. I, 9, Vertrag vom 12. März 1878.)

## Art. 18.

Die Gesellschaft kann an ihrem Gesellschaftssiz belangt werden.

Wenn zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardunternehmung Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur entstehen, so sind diese durch das Bundesgericht zu regeln. (Art. 14, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

## Art. 19.

Falls die Konzession der Gotthardbahn auf eine andere Gesellschaft übertragen werden sollte, so muß für diese Uebertragung die Genehmigung des Bundesrathes eingeholt werden, welcher die Verpflichtung übernimmt, dafür zu sorgen, daß alle Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages vollständig in Kraft verbleiben.

Wenn später eine Fusion zwischen schweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn zu Stande käme, oder wenn von der Gotthardbahngesellschaft neue Linien erbaut werden sollten, so hätten die Verpflichtungen, welche dieser letzteren obliegen, soweit sie auf den Betrieb Bezug haben, auf die erweiterte Unternehmung überzugehen. (Art. 15, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

## Art. 20.

Für jedes Baujahr hat die Gesellschaft dem Bundesrath rechtzeitig ein Programm und einen Kostenvoranschlag über die am großen Tunnel auszuführenden Arbeiten einzureichen.

Nach dem Schlusse eines jeden Baujahres ist ein Bericht über den Fortgang und Stand der Arbeiten an sämtlichen Linien und ein Ausweis über die wirklichen verwendeten Baukosten dem Bundesrathe vorzulegen. (Art. 17 des Vertrags vom 15. Okt. 1869.)

## Art. 21.

Jährlich wird eine Verifikation der Arbeiten an den beiden großen Tunneln des St. Gotthard und des Monte Cenere vorgenommen, an welcher die beiden andern subventionirenden Staaten Theil nehmen werden.

Diese letztern haben überdies die Befugniß, durch Abgeordnete von dem Stand der sämtlichen Arbeiten an Ort und Stelle Kenntniß zu nehmen. (Art. 12, Vertrag vom 15. Oktober 1869.)

## Art. 22.

Nach Eröffnung des Betriebes wird die Gesellschaft dem Bundesrathe über die Betriebsergebnisse, sowie über die Verwaltung und den Stand des Unternehmens in allen Beziehungen einläßliche jährliche Berichte erstatten.

Der Bundesrath ist befugt, von der Geschäftsführung und den Akten der Gesellschaft, so oft er es nöthig findet, Einsicht zu nehmen.

Betreffend eine besondere Organisation der Aufsicht über den Betrieb der Gotthardbahn behält sich der Bundesrath die ihm nöthig scheinenden Anordnungen für später vor. (Beschluß vom 3. November 1871, Art. 8.)

## Art. 23.

Die von der Gesellschaft dem Bunde geleistete Kautions von 10 Millionen Franken haftet für alle durch diesen Beschluß auferlegten Verbindlichkeiten; sie wird nicht eher zurückgegeben, als bis die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder die nöthige Sicherheit in anderer Form geleistet hat. (Art. I, 11, Vertrag vom 12. März 1878.)

## Art. 24.

Der Bundesrath behält sich vor, diejenigen Maßregeln zu treffen, welche er zur Vollziehung der Bestimmungen dieses Beschlusses für weiter nöthig erachtet.

## Art. 25.

Durch den gegenwärtigen Beschluß sind die Bestimmungen des Beschlusses vom 3. November 1871\*), soweit dieselben sich nicht speziell auf die Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft beziehen (Artikel 2—10) aufgehoben und ersetzt.

Bern, den 4. Juli 1879.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Hammer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

---

\*) Siehe eidg. Gesezsammlung, Band X, Seite 594.



## **Bundesrathsbeschluss betreffend die Verpflichtungen der Gotthardgesellschaft gegenüber dem Bund. (Vom 4. Juli 1879.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.07.1879
Date	
Data	
Seite	51-59
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 393

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.