

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 12 (1883)

Rubrik: Bahnbau

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: 29.12.2025

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

V. Bahnbau.

Wir haben in unserem vorjährigen Berichte bereits erwähnt, daß mit Ablauf des Jahres 1882 der Oberingenieur für den Betrieb die Ausführung der sämtlichen rückständigen Bauarbeiten übernommen hat, so daß der bestandene Bauleitung von diesem Zeitpunkte an nur mehr die Prüfung und Liquidation der Abrechnung mit den Unternehmern geblieben ist.

Bezüglich des Standes dieser Abrechnungen ist Folgendes zu bemerken:

Von den vom Vorjahr noch anhängig gewesenen Abrechnungen der Unterbauarbeiten ist diejenige mit der Unternehmung „Società Marsaglia“ (Südrampe, Loos X—XVII) durch Uebereinkommen vom 15. August im gütlichen Wege zum Abschluß gelangt.

Mit der Unternehmung der Nordrampe (Loos V—IX) ist ein gütlicher Ausgleich noch nicht zu Stande gekommen, da dieselbe noch immer auf Nachforderungen beharrt, welche von der Gesellschaft nicht anerkannt werden können.

Ebenso ist es, trotz weitgehender Angebote Seitens der Direktion, nicht gelungen, mit den Unternehmungen der beiden Loosse XVIII und XIX (Strecke Cadenazzo-Grenze bei Pino) einen gütlichen Ausgleich in Bezug auf die Abrechnungsdifferenzen zu erzielen. Wir haben uns entschlossen, die Angelegenheit der Unternehmung des XIX. Looses (Carlo Caselli & Cie.) im Einvernehmen mit derselben einem Schiedsgerichte zu unterstellen. Dasselbe hat seinen Schiedsspruch bereits gefällt und, wie uns vorläufig bekannt gegeben wurde, der Unternehmung eine Entschädigung zugesprochen, welche bedeutend unter dem Angebote der Direktion zum Zwecke eines gütlichen Ausgleiches geblieben ist. — Die Unternehmung des XVIII. Looses hat ihre Ansprüche beim Bundesgerichte geltend gemacht. Der Schriftenwechsel in diesem Prozesse ist bereits abgeschlossen.

Neben der Ausführung rückständiger Bauarbeiten verblieb dem Oberingenieur für den Betrieb auch die Vereinigung des Bahnkatasters. Im Laufe des Berichtsjahres sind von den fünf Geometergruppen deren vier mit den ihnen übertragenen Aufnahmen fertig geworden; von der fünften Gruppe, welcher die Aufnahmen der ganzen Nordseite von Immensee bis Göschenen übertragen ist, konnten bis zum Schluß des Berichtsjahres erst die Elaborate der Gemeinden Morschach, Sisikon, Flüelen, Altendorf, Bürglen, Schattendorf und Erstfeld eingeliefert werden. Es bleiben daher hier noch zu erledigen die Strecken Immensee bis Brunnen und Silenen bis Göschenen. Die Aufnahmen in diesen Gemeinden sind jedoch ebenfalls ziemlich vorgerückt, so daß die Beendigung derselben bis Mitte des laufenden Jahres zu erwarten steht.

Am Schluß des Berichtsjahres waren noch ausschließlich für den Bau beschäftigt: 6 Ingenieure, 6 Geometer und Assistenten, 3 Zeichner, 2 administrative Beamte, 2 Aufseher, 2 Mefzgehülfen, 3 Gehülfen für Abwartdienst und heliographische Vervielfältigung. Die Anzahl der Angestellten für den Bau hat sich daher von 70 Mann am Schluß des Vorjahres auf 26 Mann am Schluß des Berichtsjahres reduziert. Von dem verbliebenen Personale sind zwölf Mann im Centralbüro, sechs auf dem I., sieben auf dem II. und einer auf dem III. Bahnbezirke beschäftigt gewesen.

In Bezug auf die Bauausführung ist Folgendes mitzutheilen:

Was vorab die Expropriation anbelangt, so wurden im Berichtsjahre als herwärtiger Anteil an den Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Rothkreuz 2572 Fr. 99 Et. bezahlt.

Auf Grundlage von 443 Kaufverträgen und 7 in Rechtskraft übergegangenen Entscheiden von eidgenössischen Schätzungscommissionen wurden an der Linie Immensee-Pino und für die Tessinischen Thalbahnen für 118,072 m² Terrain aller Art, wovon 67,475 m² im Kanton Schwyz, 6708 m² im Kanton Uri und 43,889 m² im Kanton Tessin, zusammen 157,586 Fr. 22 Cts. ausbezahlt. Hierbei sind die für Inkonvenienzen aller Art, für Beseitigung von Gebäuden und Bäumen, für feuersichere Eindeckung von Gebäuden, für Erwerbung von Wasser- und Wasserleitungsberechten, Uebernahme von Wegservituten &c. bezahlten Entschädigungen inbegriffen.

Für die Generelinie wurden auf Grundlage von 242 Kaufverträgen für 39,269 m² Land 36,487 Fr. 10 Cts. verausgabt, worin Entschädigungen für Inkonvenienzen, Beseitigung von Bäumen &c. inbegriffen sind.

Für wiederverkaufte Grundstücke wurden gelöst 31,258 Fr. 80 Cts.

Anlangend sodann die Ausführung der Bauten selbst, so lassen sich die ziemlich umfangreichen Arbeiten in zwei Gruppen theilen.

1. Arbeiten, welche zur grössern Sicherheit der Bahnanlage und des Verkehrs ausgeführt wurden. Hierher gehört:

a) Das Abräumen loser Felsmassen an den Anschnittsböschungen und Felswänden, sowie der Halden in der unmittelbaren Nähe der Bahn und das Befestigen und Stützen loser Felsblöcke. Die Punkte, an welchen solche Arbeiten vorgenommen werden mussten, sind folgende: beim Rindelslufttunnel, auf der Strecke Brunnen-Sisikon, namentlich beim Delbergtunnelausgang, zwischen Umsteg und Gurtnelly, besonders am Eingange des Bristentunnels I, zwischen Stalvedrotunnel und Piotta, auf den Strecken Dazio-Polmengo und Lavorgo-Giornico, ferner auf der Montecenerelinie zwischen dem Precassinetunnel und Robasacco und bei Taverne.

b) Die Errichtung von Schutzbauten und Verbauungen gegen Steinfälle und Lawinen, Wildbäche und Flüsse, und zwar auf der Nordseite längs der Rigilehne, am Gaisbach, im obern und untern Entschigthal und in der Ribißtöcklikehle bei Göschenen, ferner die Errichtung, beziehungsweise Rekonstruktion und Verstärkung der Ufermauern an der Reuß beim Nordportal des Gotthardtunnels; auf der Südseite: thalseitige Verschiebung des Geleises an den Halden zwischen Stalvedro und Ponte Sordo, Stützung unterschnittener Felspartien durch Untermauerung und Herstellung einer 56 m langen Schutzmauer daselbst, Verkleidung von 83 m ungemauerten Strecken im Prato- und Pianotondotunnel, Verlängerung des Polmengotunnels durch eine 28 m lange Gallerie; auf der Montecenerelinie: Errichtung weiterer Uferschutzbauten am Bedeggio; und auf der Pinolinie: Verkleidung der brüchigen Anschnittsböschungen bei Bira. — Wir erwähnen an dieser Stelle auch der feuersicheren Eindeckung der sämmtlichen zwischen Straße und Bahn liegenden Gebäude der Ortschaft Piotta, welche wegen unmittelbarer Nähe der Bahn und ihrer Bauart sehr feuergefährliche Objekte bildeten. — Schliesslich zählen hierher noch die Verdichtung der Einfriedigungen durch Drahtsizzen an denjenigen Stellen, wo Weidgang stattfindet, Verdichtung der Schlagbaumbarrieren an den frequentirtern Wegübergängen, welche nicht direkt bedient werden, und Abschließung der frequentirteren Stationen gegen den freien Zutritt des Publikums.

2. Arbeiten, welche hergestellt wurden, um den gesteigerten Verkehrsansprüchen zu genügen.

Hier erwähnen wir zunächst:

a) Die Errichtung der zweiten Geleise auf den Strecken Göschenen-Airolo und Bellinzona-Giubiasco, welche Arbeiten bereits im Vorjahr eingeleitet wurden. Der Gotthardtunnel sammt den Anschlussstrecken war, wie bekannt, im Unterbau bereits für zwei Geleise erstellt. Auf der Strecke Bellinzona-Giubiasco musste der Unterbau der zweiten Spur theilweise neu erstellt werden. Beide Strecken sind mit dem Sommerfahrplan für den doppelgeleisigen Betrieb eröffnet worden.

b) Die Erweiterung der Geleiseanlagen in einzelnen Stationen, die Vergrößerung, beziehungsweise Neuerstellung von Hochbauten und andern Stationseinrichtungen, und zwar:

Station Immensee: Einbinden des Stumpengeleises in das Hauptgeleise.

Station Schwyz: Verlängerung und Einbinden der Güter- und Stumpengeleise und Erstellung eines laufenden Brunnens.

Station Brunnen: Verlängerung des Stumpengeleises, Umwandlung der nördlichen Veranda in einen Wartesaal III. Klasse, Erstellung eines Lagerschuppens für Getreide mit einem Fassungsraum von 500 Wagenladungen, sammt Zufahrten und Geleiseanlagen.

Station Flüelen: Erstellen von Stumpengeleisen zum Aufstellen von Reservepersonenwagen, Umwandlung der nördlichen Veranda in einen Wartesaal III. Klasse und Einrichtung eines Gepäcklokales.

Station Altdorf: Verlängerung der Stumpengeleise und Einbinden derselben in das Hauptgeleise.

Bahnhof Erstfeld: Erstellen von Geleisen am Kohlenplatz, Herstellen eines Stumpengeleises nach Süden, Erstellen eines laufenden Brunnens und eines Anbaus an das Aufnahmgebäude als Wartesaal.

Station Gurtñellen: Verlängerung des Stumpengeleises mit Gegensteigung (Sicherheitsgeleise).

Bahnhof Götschenen: Vollendung der Arbeiten für Erweiterung des Plateau's, Erweiterung der Geleiseanlage um drei Geleise, Umbau der Centralweichenanlage mit Weichenturm gegenüber dem Aufnahmgebäude, Inangriffnahme und Fertigstellung des neuen Aufnahmgebäudes bis unter Dach. — Bezuglich des neuen Aufnahmgebäudes ist zu bemerken, daß die Notwendigkeit, die bestandenen Betriebs- und Wirtschaftslokale ihrer Benutzung nicht zu entfremden, bevor neue Lokale geschaffen waren, bei den beschränkten Terrainverhältnissen, namentlich während der Sommermonate, nur ein ganz allmähliches Vorwärtsschreiten des Baues gestattete. Immerhin war es möglich, das ganze Gebäude noch vor Schluss des Jahres unter Dach zu bringen und die alten Bautheile vollständig zu beseitigen, so daß für die Sommersaison 1884 die sämtlichen Lokale dem Betriebe übergeben werden können. Das Material des abgebrochenen Aufnahmgebäudes wird in Airolo zur Erstellung einer Restauration mit Wartesaalen und eines Nebengebäudes Verwendung finden.

Station Airolo: Erweiterung der Geleiseanlage um ein Geleise und Erstellung mehrerer Geleiseverbindungen, damit im Gefolge gänzliche Neuanlage der Centralweichenstellung mit Apparathurm gegenüber dem Aufnahmgebäude; Vergrößerung der Lokomotivremise um zwei Stände.

Station Biasca: Erstellung einer zweiten Lokomotivdrehzscheibe, Vergrößerung der Kohlenlagerplätze und Rekonstruktion der damit in Verbindung stehenden Geleiseanlage zur Erleichterung des Abladens und des Ausfassens der Dienstkohlen; ferner Erstellung zweier neuer Löschgruben, eines zweiten Wasserfrahmens mit Leitung und mehrerer Stumpengeleise zur Aufstellung der Schneepflüge &c.; Ueberdeckung der Räderversenkgrube bei der Lokomotivremise sammt Anbau für ein Sandmagazin.

Bahnhof Bellinzona: Der Ausbau des Bahnhofes Bellinzona — in Folge Theilung der Linien einer der wichtigsten Verkehrspunkte des Netzes — hat auch im abgelaufenen Jahre noch bedeutende Dimensionen angenommen. Die ursprünglich hergestellte Anlage von 6180 m Bahnhofgeleisen mußte bedeutend vergrößert werden und stieg bis Ende 1883 auf 9884 m Bahnhofgeleise. Für den zweigeleisigen Betrieb der Strecke Bellinzona-Giubiasco wurde der südliche Geleisekopf entsprechend umgebaut und zur Erzielung einer einfacheren Manipulation für Aus- und Einlad der Güter die ursprüngliche Geleiseanlage nordöstlich vom Aufnahmgebäude entsprechend modifiziert und neue

Geleiseverbindungen eingelegt. — Zur Schaffung von Räumlichkeiten für das Zugspersonal, die Wagenvisiteure und zur Magazinirung von Materialien für den Bahnunterhalt und Betrieb wurde das ehemalige provisorische Aufnahmgebäude der Station Locarno nach Bellinzona versetzt und entsprechend eingerichtet. — Endlich erwähnen wir hier der Bauten zur Vervollständigung der provisorischen Reparaturwerkstätte in Bellinzona, nämlich: Erstellung eines Anbaues für die Kupferschmiede und Gießerei, eines Schuppens für die Bandagenaufziehanstalt und eines Brettermagazins; Verschalung des offenen Lokomotivreparaturshuppens und Erstellung von Revisionsgruben und eines Steinplattenbodens in demselben, Fundationen für eine Anzahl neu angeschaffter Werkzeugmaschinen und Legen von Rollbahngleisen für Aufstellung der Radsätze.

Station Giubiasco: Auch hier mußte in Folge Erstellung des zweiten Geleises Bellinzona-Giubiasco der nördliche Geleisekopf vollständig umgebaut werden; gleichzeitig wurde auch die Geleiseanlage für ein den abzweigenden Linien entsprechendes Fahrprogramm umgeändert und ein neuer Centralapparat mit Bedienung von einem Weichenthurm aus aufgestellt.

Station Lugano: Erstellung einer eisernen Veranda und eines Steinplattenbodens unter derselben.

Bahnhof Chiasso: Der internationale Bahnhof Chiasso hat, theilweise in Folge Reklamation Seitens der einmündenden Oberitalienischen Bahnen folgende Erweiterungen und Zubauten erhalten: Legung eines zweiten Geleises hinter dem Zollschuppen sammt Versezen von zwei Drehzscheiben und zwei Brückenwaagen, Herstellung eines Steinplattenbodens im gedeckten Perron längs des Aufnahmgebäudes, Vorkehrungen für Ableitung des Tagwassers von demselben und den Neubauten südlich desselben, Erstellen von zwei eisernen Pissoirs; ferner Herstellung eines Wohn- und Büreaugebäudes, Vergrößerung der Lokomotivremise, Herstellung einer gedeckten Kohlenladerampe am südlichen Ende der Station und Einrichtung eines Schlaflokales für das Zugspersonal in der Wagenremise; letztere Bauten zur ausschließlichen Benutzung der Alta Italia, Verlängerung des schweizerischen Güterschuppens durch Einschalen der gedeckten Laderampe, Eindachung der bestandenen offenen Laderampe und Erstellung einer neuen offenen Laderampe, ferner Einrichtung von vier Büreauräumlichkeiten im südlichen und zwei solche im nördlichen Güterschuppen und Erstellung von Bordächern für den Zollschuppen und die gedeckte Laderampe, Anbau an die schweizerische Lokomotivremise für eine Felschmiede und Roaktsmagazin, endlich Verbesserungen und Vervollständigungen an der Wasserleitung (Aufstellung eines Pulsmeters zum rascheren Füllen der Lokomotiven und Tender) und an den Einfriedigungen.

Station Cadenazzo: Erstellung eines Schutzhäuschens für den Centralapparat und Montiren einer disponiblen Drehzscheibe von 5 m Diameter zum Drehen der Lokomotiven der Zweiglinie Cadenazzo-Locarno.

Station Locarno: Verbesserung der Wasserleitung.

Überdies wurden sämmtliche Bahnhöfe und Stationen, welche Wasserstationen besitzen, mit Hydrantenleitungen versehen, um im Falle einer Feuerbrunst das Wasser in unmittelbarer Nähe der Gebäude zu haben.

Der Bau einer Reparaturwerkstätte war durch den ständig zunehmenden Verkehr und die hieraus folgende Unzulänglichkeit unserer Provisorien zu einer Frage geworden, die uns im Berichtsjahre lebhaft beschäftigte.

Die zunächst liegende Lösung, eine Vergrößerung der jetzigen Werkstatt, mußte nach reiflicher Prüfung verworfen werden, zumal die hierüber in Berathung gezogenen Fachmänner sich einstimmig dahin aussprachen, daß

sie weder rationell noch zweckmäßig sei. Somit war ein Neubau in Erwägung zu ziehen und es haben die darauf bezüglichen Erhebungen zu dem Schluß geführt, daß die Anlage vorläufig 20 Lokomotivstände, 50 gedeckte und 50 offene Reparaturstände für Personen- und Güterwagen samt den erforderlichen Spezial-Werkstätten, Bureaugebäuden und Magazinen erhalten solle und auf eine eventuelle Vergrößerung bis auf 30 Lokomotivstände und die doppelte Anzahl Wagenstände Rücksicht zu nehmen sei.

Bei der hierauf folgenden Frage über den Ort, auf welchem der Neubau zu errichten wäre, bewarben sich zehn an der Bahn liegende Gemeinden, indem sie, je nach ihrem Interesse und ihrem Vermögen, Subventionen in Aussicht stellten, sofern die Werkstätte bei ihnen erbaut würde. Die meisten offerirten Dertlichkeiten konnten jedoch den Anforderungen, welche von den Fachmännern gestellt werden mußten, nicht genügen und wir haben schließlich in der Verwaltungsrathssitzung vom 20./21. Oktober 1883 dahin entschieden:

- 1) eine Hauptreparaturwerkstätte auf der Südseite des Gotthard zu erstellen;
- 2) außerdem eine Nebenwerkstätte auf der Nordseite in Erstfeld zu errichten;
- 3) die Entscheidung unserer Direktion zu überlassen, ob die Hauptwerkstätte in Bellinzona oder Biasca erbaut werden solle.

Bezüglich der Entscheidung zwischen Bellinzona und Biasca soll das Augenmerk nicht nur auf die finanziellen und betriebstechnischen Rücksichten und auf die Lohn- und Lebensverhältnisse der Arbeiter, sondern auch auf eine zu gewinnende Wasserkraft gerichtet werden. Die Untersuchungen über den letzteren Punkt wurden Ende des Berichtsjahres begonnen und sind im Jahre 1884 soweit gediehen, daß auf Grundlage derselben diejenigen Verpflichtungen der betreffenden Gemeinden bestimmt werden konnten, unter welchen die Errichtung der Werkstätte am einen oder andern Orte möglich ist. Nach Eintreffen der von den beiden Gemeinden ratifizirten Verpflichtungsakte wird die Wahl von unserer Direktion vorgenommen werden.

Im Gotthardtunnel mußten zur Beseitigung der Mängel, welche bei der mit der Unternehmung vorgenommenen Kollaudation, sowie bei einer vom Eisenbahndepartemente veranlaßten Nachkollaudation an der Ausführung des Mauerwerkes konstatiert wurden oder die ferner sonst noch während der Dauer der Garantiezeit zu Tage traten, erhebliche Rekonstruktions- und Nacharbeiten ausgeführt werden.

Um dieselben ungestört auszuführen zu können, mußte der Tunnelbetrieb in der Winterperiode vom 19. Oktober an auf ein Geleise beschränkt werden.

Für die Dauer dieser Rekonstruktionsarbeiten wurde zur Überwachung derselben ein eigener Ingenieur angestellt.

Über unsere Beziehungen zur Unternehmung L. Favre, beziehungsweise über den Stand des Prozesses mit derselben, haben wir folgende Mittheilungen zu machen:

Im April 1883 reichte die Unternehmung die Replik bezüglich ihrer Widerklage und die Antwort auf die Klage-Ergänzung der Gotthardbahn (Konventionalabzüge und Darlehen) ein. Darin wurde die Pflicht zur Restitution der Darlehen von 500,000 Fr. anerkannt, die Berechtigung der Gotthardbahn zur Geltendmachung der Konventionalabzüge im Betrage von 2,745,000 Fr. dagegen vollständig bestritten.

Die Duplik der Gotthardbahn auf die Widerklage der Unternehmung in Verbindung mit der Replik in Betreff der Klage-Ergänzung wurde am 6. Juli, die letzte Duplik der Unternehmung im September dem Bundesgerichte abgegeben. Damit war der Schriftenwechsel geschlossen.

Im Laufe der Monate Oktober und November erfolgten die beidseitigen Beweiseingaben und am 28. Januar 1884 hielt der Instruktionsrichter zur Regelung verschiedener Beweisfragen einen sogenannten Rechtstag mit den Parteien ab.

Nachdem daß von beiden Parteien für verschiedene Punkte angerufene Beweismittel der Expertise schon vorher als zulässig erklärt worden war, nahm der Instruktionsrichter theils im Dezember, theils am Rechtsstage vom 28. Januar 1884 die Wahl der Experten vor; dieselbe fiel auf die Herren Oberbaurath Thommen in Wien, Oberingenieur Meyer in Lausanne, Professor Laizle in Stuttgart und Generalinspектор Schlemmer in Paris.

Der Beginn der Zeugeneinvernahmen, denen sich eine Lokalbesichtigung anreihen dürfte, wurde auf den 24. März 1884 angesetzt.

Nachdem wir für verschiedene Reparaturen und Rekonstruktionen im Tunnelmauerwerk schon in den früheren Rechtschriften 97,583 Fr. 43 Cts. in Rechnung gebracht, haben wir für gleichartige Arbeiten neulich den weiteren Betrag von 286,955 Fr. 26 Cts. gegen die Unternehmung eingeklagt. Zur Wahrung der dahерigen Beweise wurde, da die Garantiefrist der Unternehmung für das Mauerwerk mit Ende 1883 ablief, auf den 27. Dezember ein Augenschein zum ewigen Gedächtniß angesetzt. In der Nacht vom 26. auf den 27. Dezember aber sind der Experte Herr Oberingenieur Meyer und unser Oberingenieur Herr Bechtle in Göschchenen in Folge des bekannten Unfalles (Vergiftung durch Kohlenoxyd) schwer erkrankt. Der Augenschein fand dann mit dem inzwischen zum Experten ernannten Herrn Oberingenieur Weiß aus Zürich am 28., 29. und 31. Dezember gleichwohl statt.

Der Instruktionsrichter und die Parteien sind darüber einverstanden, daß dieser Rechtsstreit bezüglich der Reparaturkosten in Verbindung mit dem Hauptprozeß erledigt werde.

Wenn auch die Ausarbeitung des Expertengutachtens längere Zeit in Anspruch nehmen sollte, so steht doch zu erwarten, daß der Prozeß vor Ende des Jahres 1884 seine Erledigung finden werde.

Wir wollen hier noch beifügen, daß unser Prozeß mit der Unternehmung L. Favre im Schweizerischen Nationalrathe zur Sprache gebracht worden ist, indem in der Sitzung vom 4. Juli 1883 ein Mitglied des Rathes anlässlich der Berathung des bündesrätlichen Geschäftsbürothe des Vorwurfs erhob, der Bundesrat habe eine Versöhnung der Parteien verhindert. Herr Bundesrat Welti wies den Vorwurf zurück und die Interpellation führte zu keinen weiteren Schlußnahmen der h. Versammlung.

Herr Direktor Bossi wandte sich unter Bezugnahme auf diese Diskussion mit einem gedruckten Briefe, datirt Genf den 11. Juli, an die Mitglieder des Bundesrathes und der Bundesversammlung, worin die Unternehmung wiederum die unrichtige Behauptung aufstellte, unsere Gesellschaft habe zu Vergleichsverhandlungen nicht Hand geboten, während sie vielmehr stetsfort das größte Entgegenkommen gezeigt hat. Die Unternehmung versprach in diesem Schreiben, sie werde die ganze Korrespondenz über diesen Punkt zwischen ihr und unserer Direktion veröffentlichen; zu unserm Bedauern ist diez aber bisanhin nicht geschehen.

Gegen Ende des Berichtsjahres ist Herr Ingenieur Bossi von der Leitung der Unternehmung L. Favre zurückgetreten und es ist Herr Advokat Rambert als Vollmachträger der Unternehmung, beziehungsweise der Erbin des verstorbenen Herrn L. Favre bezeichnet worden.

VI. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. In Folge der kontraktorischen Vermessung des Gotthardbahnenzuges mußte eine Umarbeitung des internen Distanzenzigers vorgenommen werden, wodurch theils eine Neuerstellung, theils eine Änderung der für den Verkehr zwischen der Gotthardbahn und schweizerischen Bahnen bestehenden Distanzenziger zur Tarberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen und Kranken und für die