

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 16 (1887)
Rubrik: Finanzwesen

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: 17.01.2026

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

Mitglied des italienischen Parlamentes, in Rom, Ingenieur Tortarolo in Genua und Ingenieur Maraini in Rom von der Generalversammlung, die Herren Commandeur Allievi, Senator des Königreichs Italien, in Rom und Regierungsrath Spiller in Winterthur vom Schweizerischen Bundesrathe für eine neue Amtsdauer von 6 Jahren wieder zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt worden sind, sowie daß die Generalversammlung die in Folge Hinscheidens der Herren Stähelin-Brunner in Basel, Ständerath von Hettlingen in Schwyz und Geheimen Regierungsrath Dülberg in Berlin erledigten Stellen im Verwaltungsrathe durch die Wahl der Herren alt Nationalrath Seigy-Merian in Basel, Regierungsrath Suter in Muotathal und Freiherr Eduard von Oppenheim in Köln für den Rest der Amtsdauer ihrer Vorgänger wieder besetzt hat.

Der Verwaltungsrath hat Johann Herrn Direktor Dietler zum Mitgliede und Herrn Nationalrath Oberst Arnold an Stelle des verstorbenen Herrn Ständerath von Hettlingen zum Ersatzmann der Direktion ernannt.

Im Personalbestand der höheren Beamten der Centralverwaltung sind während des Berichtsjahres mehrere empfindliche Lücken entstanden, indem die Herren J. Stocker, Maschinenmeister, und A. Stocker, Chef des Bureau's der Rechnungsrevision, gestorben sind und Herr H. Stamm, Sekretär der Direktion, infolge seiner Berufung zum Chef des Betriebs-Centralbureau's der Vereinigten Schweizerbahnen aus unserem Dienste ausgetreten ist. Zum Maschinenmeister wurde Johann Herr Emil Frey von Olten, bisheriger Chef unserer Centralwerkstätte, zum Chef des Bureau's der Rechnungsrevision Herr Alb. Furrer von Bauma, bisheriger Chef unseres Buchhaltungsbureau's, zum Chef des Buchhaltungsbureau's Herr Alb. Winkler von Luzern, erster Gehülfe des Bureau's der Rechnungsrevision, und zum Sekretär der Direktion Herr Jos. Gut von Altshofen, Bureauchef unserer Oberbetriebsinspektion, gewählt.

Ueber die Erstellung eines neuen Verwaltungsgebäudes haben wir zu berichten, daß der Bau noch im Berichtsjahr unter Dach gebracht worden ist.

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 32 und die Direktion in 114 Sitzungen 4904 Beschlüsse gefaßt.

III. Finanzwesen.

Laut der **Jahresrechnungs-Bilanz** ist im Bestande des Subventionskapitals von Fr. 119,000,000. — und des Aktienkapitals von „ 34,000,000. — im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten, indem die von der Generalversammlung der Aktionäre unterm 28. November 1887 beschlossene Erhöhung des Aktienkapitals (s. S. 6) erst im Jahre 1888 zur Durchführung gelangte.

Was das Obligationenkapital anbelangt, so hat im Berichtsjahre die Conversion der bestehenden 5%igen Anleihe in 4%ige Obligationen weitere Fortschritte gemacht. Am 1. April des Berichtsjahres gelangte

die III. Serie der 5% Obligationen im ursprünglichen Betrage von 18 Millionen Franken, wovon auf 31. Dezember 1886 Fr. 6,010,000, auf den 1. April noch Fr. 5,954,000. — im Umlaufe waren, zufolge Kündigung vom 1. Oktober 1886 zur Rückzahlung und wurde uns dieser Betrag von dem Consortium, welches die Conversion übernommen hatte, rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Des Fernern lieferte uns das Consortium im Laufe des Jahres noch weitere 5%ige Obligationen ab im Betrage von „ 902,500. —
Summa Fr. 6,856,500. —

wogegen demselben zum vertraglichen Uebernahmsfusse von 90 $\frac{1}{4}$ die runde Summe von Fr. 7,597,000 in 4% Obligationen des 100 Millionen Anleihe vom 1. Januar 1884 verabsolgt wurde.

Auf den 31. Dezember 1887 waren an 5%igen Obligationen noch in Circulation:

Obligationen der IV. Serie Fr. 15,459,000. —
 „ „ II. Hypothek „ 3,971,000. —
 „ des Monte-Genere-Anleihe „ 4,117,500. —

Fr. 23,547,500. —

nebst Fr. 83,000 noch nicht zum Vorweis gelangter Obligationen der III. Serie, deren Verzinsung mit dem 1. April 1887 aufgehört hat.

An Stelle der eingelösten 5% Obligationen wurden an 4% Obligationen in Verkehr gesetzt:

im Jahre 1884 Fr. 32,397,000. —
 „ „ 1885 „ 26,898,000. —
 „ „ 1886 „ 1,200,000. —
 „ „ 1887 „ 7,597,000. —

Summa Fr. 68,092,000. —

und davon hinwieder amortisiert „ 595,000. —

so daß per Ende Dezember 1887 an 4% Obligationen in Circulation verbleiben „ 67,497,000. —

Gesamtobligationsschuld per 31. Dezember 1887 somit Fr. 91,044,500. —

Laut dem Amortisationsplane für das 4% Anleihen von 100 Millionen Franken konnten für das Jahr 1887 nur Fr. 140,000 zur Rückzahlung ausgelöst und getilgt werden, während laut der im Jahre 1885 mit dem Schweiz. Eisenbahndepartementen getroffenen Uebereinkunft betreffend die Vereinigung des Baukontos der Gotthardbahn Fr. 215,000 amortisiert werden mußten. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, haben wir von den für diesen Zweck seiner Zeit angeschafften eigenen 4% Obligationen noch Fr. 75,000 zernichten lassen. Wir fügen dem Jahresberichte folgendes Tableau über die nach der erwähnten Uebereinkunft mit dem Eisenbahndepartementen bis zum Jahre 1920 und nach dem Amortisationsplane für das 4% Anleihen von 100 Millionen Franken zu bewerkstellenden Amortisationen bei.

Plan über die gemäß Artikel 3 des Vertrages mit dem Bundesrath betr. die Feststellung
des Bau-Conto der Gotthardbahn zu amortisirenden Verwendungen.

	Zahl der Raten	Verwendung von Betriebs- Erträgen	Verwendung von Zinsen		Betrag der Amortisation im einzelnen Jahr			Amortifizierte Beträge im Ganzen	Laut dem Amortisations- plan für das 4% An- leihen von 100 Mill. Fr. zu amortisierende Beträge.
					genau	abgerundet			
		Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1884	1	120,000	—	—	120,000	—	120,000	120,000	120,000
1885	2	125,200	4,800	—	130,000	—	130,000	250,000	130,000
1886	3	120,000	10,000	—	130,000	—	130,000	380,000	130,000
1887	4	200,000	15,200	—	215,200	—	215,000	595,000	140,000
1888	5	200,000	23,808	—	223,808	—	224,000	819,000	140,000
1889	6	200,000	32,760	32	232,760	32	232,000	1,051,000	150,000
1890	7	200,000	42,070	73	242,070	73	242,000	1,293,000	150,000
1891	8	200,000	51,753	56	251,753	56	252,000	1,545,000	160,000
1892	9	200,000	61,823	70	261,823	70	262,000	1,807,000	160,000
1893	10	200,000	72,296	65	272,296	65	272,000	2,079,000	170,000
1894	11	200,000	83,188	52	283,188	52	283,000	2,362,000	180,000
1895	12	200,000	94,516	06	294,516	06	295,000	2,657,000	190,000
1896	13	200,000	106,296	70	306,296	70	306,000	2,963,000	190,000
1897	14	200,000	118,548	57	318,548	57	318,000	3,281,000	200,000
1898	15	200,000	131,290	51	331,290	51	332,000	3,613,000	210,000
1899	16	200,000	144,542	13	344,542	13	345,000	3,958,000	220,000
1900	17	200,000	158,323	82	358,323	82	358,000	4,316,000	230,000
1901	18	200,000	172,656	77	372,656	77	373,000	4,689,000	240,000
1902	19	200,000	187,563	04	387,563	04	387,000	5,076,000	250,000
1903	20	200,000	203,065	56	403,065	56	403,000	5,479,000	260,000
1904	21	200,000	219,188	19	419,188	19	419,000	5,898,000	270,000
1905	22	200,000	235,955	71	435,955	71	436,000	6,334,000	280,000
1906	23	200,000	253,393	94	453,393	94	454,000	6,788,000	290,000
1907	24	200,000	271,529	70	471,529	70	471,000	7,259,000	300,000
1908	25	200,000	290,390	89	490,390	89	491,000	7,750,000	310,000
1909	26	200,000	310,006	52	510,006	52	510,000	8,260,000	320,000
1910	27	200,000	330,406	78	530,406	78	530,000	8,790,000	330,000
1911	28	200,000	351,623	05	551,623	05	552,000	9,342,000	340,000
1912	29	200,000	373,687	98	573,687	98	573,000	9,915,000	350,000
1913	30	200,000	396,635	50	596,635	50	597,000	10,512,000	360,000
1914	31	200,000	420,500	92	620,500	92	621,000	11,133,000	380,000
1915	32	200,000	445,320	95	645,320	95	645,000	11,778,000	400,000
1916	33	200,000	471,133	79	671,133	79	671,000	12,449,000	420,000
1917	34	200,000	497,979	14	697,979	14	698,000	13,147,000	440,000
1918	35	200,000	525,898	30	725,898	30	726,000	13,873,000	460,000
1919	36	200,000	554,934	24	754,934	24	755,000	14,628,000	480,000
1920	37	200,000	585,131	61	785,131	61	785,000	15,413,000	500,000
		7,165,200	8,248,221	85	15,413,421	85	15,413,000		n. f. w.

Bis zum Jahre 1894 ist die Ausloosung der 4% Obligationen nach dem Amortisationsplane beschränkt; vom genannten Jahre an kann dagegen die Gesellschaft eine beliebige größere Zahl von Obligationen, als nach dem Amortisationsplane zu tilgen wäre, jährlich ausloosen und zurückzahlen.

Der Gesamtbetrag des Subventions- und Aktienkapitals und der 5- und 4%igen Anleihen der Gesellschaft stellt sich mit Ende des Berichtsjahres auf Fr. 244,044,500. — gegen Fr. 243,519,000 im Vorjahre.

Davon sind verwendet worden:

für Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 207,210,270. 85	
„ Rollmaterial	„ 10,102,905. 51	
„ Mobiliar und Geräthschaften	„ 1,209,579. 01	
Total per Baukonto	Fr. 218,522,755. 37	
„ Kursverluste auf Aktien	„ 2,970,150. —	
„ „ „ Obligationen, abzüglich der amortisirten		
Fr. 595,200	„ 12,370,203. 21	
„ die folgenden, nach Schluß des Rechnungsjahres noch unvollendeten Bauobjekte:		
Centralwerkstätte	Fr. 676,444. 65	
Verwaltungsgebäude	„ 713,525. 34	
Zweiglinien Luzern-Zürchersee und Zug-Uri	„ 88,699. 35	
Zweites Geleise Erstfeld-Biasca	„ 23,284. 45	
Tessinorrektion	„ 1,829. 90	
22 verschiedene kleinere Objekte	„ 225,846. 72	Fr. 1,729,630. 41
		„ 235,592,738. 99
Bleiben verfügbare Mittel	Fr. 8,451,761. 01	
Dazu kommt der seit 1882 aus $\frac{1}{3}$ der Fondszinsen angesammelte Baufond von	„ 1,141,364. 55	
Totalbetrag der verfügbaren Baumittel	Fr. 9,593,125. 56	
wovon auf Liegenenschaften, Material und Reservestücke fallen	Fr. 1,795,017. 20	

Der Betrag der zu „amortisirenden Verwendungen“, beziehungsweise Kursverluste und dgl. hat sich im Berichtsjahre durch die weitere Abwicklung der Conversion der 5%igen Obligationen um Fr. 782,691. 15 vermehrt und erreichte per Ende 1887 Fr. 12,965,403. 21 wovon in den Jahren 1884, 1885, 1886 und 1887 amortisirt worden sind „ 595,200. — so daß noch zu tilgen sind Fr. 12,370,203. 21

Der in Werthschriften angelegte Theil der verfügbaren Mittel betrug per Ende Dezember 1887 auf Grund der zum Theil erheblich unter den mittleren Geldkursen des Monats Dezember angenommenen Werthung Fr. 10,072,045.

Die Taration zu den mittleren Geldkursen des Monats Dezember würde einen Mehrwerth von rund Fr. 353,000 ergeben.

Verthshriften-Bestand am 31. Dezember 1887.

Nominalbetrag	%	Bezeichnung der Titel	Kurs	Bilanzwerth am 31. Dezember 1887	
		Uebertrag		Fr.	Cts.
				6922015	—
		Erneuerungs- und Reserve-Fonds.			
Fr. 95000	4	Obligationen der Schweiz. Centralbahn 1880/83	100	95000	—
" 10000	4	" " " Nordostbahn per 1892	100	10000	—
" 563000	4	" " " " von 1885	100	563000	—
" 400000	4	" " " Jura-Bern-Luzern-Bahn	100	400000	—
" 50000	3 3/4	" " " Basellandschaftl. Kantonalbank	100	50000	—
" 300000	4	" " " Bank in Luzern	100	300000	—
" 100000	4	" " " Eidgen. Bank	100	100000	—
" 364000	4	" " " Stadt Luzern	100	364000	—
" 350000	4	" " " Rom	94	329000	—
L. 252000	4	" " " Mailand	94	236880	—
Fr. 99000	4	" " " des Crédit Foncier der italienischen Nationalbank	93	92070	—
Mark 300000	3 1/2	Preussische Consols	100 u. 124	372000	—
" 200000	3 1/2	Schwedische Staatsanleihe	96 u. 124	238080	—
				3150030	—
				10072045	—

Der Liegenschaftskonto hat durch den Verkauf einer Liegenschaft in Luino, welche f. Z. zum Zwecke der Erstellung von Beamtenwohnungen erworben worden war, die sich inzwischen jedoch als überflüssig gezeigt haben, eine Verminderung von Fr. 16,185. 65 erlitten.

Der Konto der Material- und Reservestückvorräthe gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Der Konto der „Verschiedenen Debitoren“ enthält folgende Posten:

Vorschüsse an die Stationen und die einzelnen Dienststellen	Fr.	19,175. —
Ausstände der Güterexpeditionen	"	576,086. 95
Konto pro Diversi	"	146,637. 08
Guthaben bei Transportanstalten	"	488,173. 07
Zusammen	Fr.	1,230,072. 10

Unter den Schuldposten der Bilanz, bei denen eine Spezifikation angezeigt erscheint, ist es vorab der Posten „Verfallene Titel und Coupons“ im Betrage von Fr. 1,994,712. 50

Von diesem Betrage entfallen:

Fr. 1,770,212. 50	Cts.	auf Coupons,
" 2,000. —		auf 5 % Obligationen I. Serie,
" 83,000. —		auf 5 % Obligationen III. Serie,
" 139,500. —		auf 4 % Obligationen,

folgend der Posten „Verschiedene Kreditoren“ im Betrage von Fr. 567,021. 83. Unter demselben befinden sich:

Fr. 35,544. 44	Gts. Guthaben von Banken,
„ 531,434. 62	„ „ von Transportanstalten,
„ 42. 77	„ Garantierücklaß eines Unternehmers.

Der Erneuerungsfond, betragend auf 1. Januar 1887	Fr. 2,677,344. 47
erhielt im Berichtsjahre weiteren Zufluß, und zwar	
an ordentlicher Einlage pro 1887	„ 698,573. 61
„ Zinsen seines Bestandes	„ 104,830. —
	<u>Fr. 3,480,748. 08</u>

Hinwieder wurde derselbe in Anspruch genommen:

für Erneuerung des Oberbaues mit	Fr. 238,744. 15
„ „ „ Betriebsmaterials mit	„ 37,105. 30
	<u>Zusammen Fr. 275,849. 45</u>
wovon an Erlös für Altmaterial abgehen	„ 37,456. 25
	<u>„ 238,393. 20</u>
Bestand am 31. Dezember 1887	<u>Fr. 3,242,354. 88</u>

Der Reservefond für außerordentliche Unfälle, welcher auf den 1. Januar 1887 betrug	Fr. 483,123. 20
erhielt pro 1887 an ordentlicher Einlage 5% des nach Dotirung des Erneuerungsfondes verbleibenden Reinertrages	„ 109,360. 10
nebst den Zinsen seines Bestandes	„ 20,240. —
und ergibt somit auf den 31. Dezember 1887 einen Bestand von	<u>Fr. 612,723. 30</u>

Der durch Zuweisung eines Dritttheils der Zinserträge der vorhandenen Geldmittel angesammelte „Baufond“, betragend per 1. Januar 1887	Fr. 1,006,825. 13
hat im fließenden Jahre noch einen Zuwachs erhalten von	„ 134,539. 42
und ergibt somit per 31. Dezember 1887 einen Bestand von	<u>Fr. 1,141,364. 55</u>

In Folge der Erhöhung des Aktienkapitals hören für die Zukunft diese Zuweisungen auf.

Die seit Eröffnung des durchgehenden Betriebes angesammelten Spezialfonds (Erneuerungsfond, Reservefond und Baufond) erreichen zusammen auf Ende des Jahres 1887 den Betrag von Fr. 4,996,442. 73

Zur **Kapitalrechnung** ist Folgendes zu bemerken:

Nach erfolgtem Abschluß der Rechnung pro 1886 wurden vom schweizerischen Eisenbahndepartement, wie bereits im vorjährigen Bericht (Seite 42) erwähnt worden ist, weitere Abschreibungen vom Baukonto verlangt. Es betrafen diese Abschreibungen mit einem Betrage von Fr. 22,071. 84 Ausgaben, welche nicht als Kosten für Neuanlagen im Sinne des Bundesgesetzes anerkannt wurden.

Der in der Rechnung des Jahres 1886 ausgewiesene Kapitalsaldo von	Fr. 11,548,105. 11
vermehrte sich im Laufe des Jahres durch Kapitaleinzahlungen (in Folge Kon-	
vertirung von 5 % in 4 % Obligationen) um	" 7,597,000. —
durch Zuwendungen aus dem Betriebsertrage um	" 355,858. 72
durch Erlös und Rückerstattungen um	" 50,100. 26
	auf Fr. 19,551,064. 09

Hievon wurden hinwieder verwendet:

für Kapitalamortisation und Kapitalrückzahlung	Fr. 7,071,700. —
zu Bauzwecken	" 367,997. 67
für Kursverluste auf 4 % Obligationen	" 782,691 15
für Minderwerthung verfügbarer Mittel	" 6,119. 30
	" 8,228,508. 12
Bleibt Kapitalsaldo auf 31. Dezember 1887	Fr. 11,322,555. 97

Von diesem Betrage sind sodann noch in Abzug zu bringen:

Die Geldverwendungen auf Bauobjekte, welche bei Schluß des Rechnungsjahres noch nicht vollendet waren und deßhalb der Baurechnung noch nicht belastet werden dürfen, im Betrage von	" 1,729,630. 41
---	-----------------

Der wirkliche Kapitalsaldo beträgt sonach auf 31. Dezember 1887	Fr. 9,592,925. 56
---	-------------------

gleich dem Betrage der verfügbaren Baumittel.

Hinsichtlich der Erlöse und Rückerstattungen (Einnahmen der Baurechnung) haben wir noch erläuternd beizufügen, daß die Summe von Fr. 50,100. 26 zusammengesetzt ist aus:

Entschädigung für Abtretung von Terrain an die Drahtseilbahn Lugano	Fr. 3,000. —
Erlös von wiederverkauften Grundstücken mit	" 15,254. 03
Erlös von verkauften Installationseinrichtungen vom großen Tunnel mit	" 3,509. 65
Abschreibung von Bauausgaben aus dem Jahre 1886	" 22,071. 84
Abschreibung von Bauausgaben aus dem Jahre 1887	" 6,264. 74
Summe wie oben	Fr. 50,100. 26

Von den Ausgaben zu Bauzwecken entfallen dem Schema gemäß auf:

Technische Bauleitung	Fr. 15,927. 42
Expropriation	" 10,597. 45
Unterbau	" 72,086. 11
Oberbau	" 14,984. 70
Hochbau	" 128,318. 92
Mechanische Einrichtungen	" 45,359. 65
Bahnteleggraphie	" — —
Abgrenzung und Einfriedigung	" 4,325. 40
Inventar	" 66,398. 02
Unterstützung	" 10,000. —
	Fr. 367,997. 67

Der Stand der Kauttionen stellt sich, verglichen mit dem Vorjahre, auf Ende 1887 wie folgt:

	1886				1887			
	Fr.	Etz.	Fr.	Etz.	Fr.	Etz.	Fr.	Etz.
1. Kauttionen von Unternehmern und Lieferanten:								
a. an Baar	16547	—			17946	05		
b. an Werthschriften	440364	10			744246	80		
c. an Bürgscheinen (inklusive Frachtfredite)	398300	—			280650	—		
			855211	10			1042842	85
2. Kauttionen von Beamten und Angestellten:								
a. an Baar (Soldabzüge)	67206	36			58512	—		
b. an Werthschriften	328584	92			298523	76		
c. an Bürgscheinen	695100	—			631800	—		
d. Bürgschaftsgenossenschaft	816000	—			888500	—		
			1906891	28			1877335	76
3. Hinterlage von 22 Mitgliedern des Verwaltungsrathes, gemäß Art. 41 der Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft			220000	—			220000	—
4. Kauttionen von Consortiums-Mitgliedern für Conversion des 5% Obligationenkapitals			1761150	—			2256700	—
5. Kauttion der Gebrüder Reitzes für die Abnahme der neuen Aktien			—	—			1000000	—
Total			4743252	38			6396878	61

Die durch Soldabzüge anzusammelnden Dienstkautionen (Ziffer 2, a) sind bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern zinstragend angelegt. Jeder Einleger hat sein besonderes Sparkassabuch. Bei jeweiliger Komplettirung der Kauttionen auf den reglementsgemäßen Betrag werden dieselben als Realkauttionen (Werthschriften) behandelt.

Die Bürgschaftsgenossenschaft der Beamten und Angestellten (Ziffer 2, d) zählt auf den 31. Dezember 578 Mitglieder (gegen 493 im Vorjahr) mit einer Total-Kauttionssumme von Fr. 888,500. —. Das durch Prämien und Eintrittsgelder gebildete Kautions-Depositum beträgt auf 31. Dezember netto Fr. 2901. 34 Etz. (Minimum gemäß Art. 10 der Statuten 2‰ der Gesamtkauttionssumme = Fr. 1777. —), wovon Fr. 2871. 74 bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern zinstragend angelegt sind. Das Sparkassabuch befindet sich im Werthschriften-Depot der Gesellschaft und der Baarsaldo von Fr. 29. 60 Etz. in Händen des Rechnungsführers der Bürgschaftsgenossenschaft. Die Genossenschaft hat auch im Laufe dieses Berichtsjahres zu keiner Entschädigungsleistung verhalten werden müssen.

IV. Bahnbau.

1. Organisation des technischen Dienstes.

Bauleitung.

Das dem Oberingenieur für den Betrieb unterstellte Baupersonal war im Berichtsjahre hauptsächlich mit folgenden Arbeiten beschäftigt:

- Bervielfältigung der Katasterpläne des im Betriebe stehenden Netzes (vollendet).
- Projektilirung, Beaufichtigung und Abrechnung von Ergänzungsbauten.

- c. Studien für den Ausbau der Bergstrecken zwischen Erstfeld und Biasca auf zwei Geleise, Verfassung des Projektes und der Kostenberechnungen, Vorbereitungen für den Beginn der Arbeiten.
- d. Beaufsichtigung der Bauarbeiten für die neue Zentralwerkstätte in Bellinzona.
- e. Beaufsichtigung des Baues des neuen Verwaltungsgebäudes.

Die Zahl des bei den Bauarbeiten beschäftigten Personals bestand am Schlusse des Berichtsjahres aus 6 Ingenieuren, 1 Geometer, 3 Architekten, 4 Zeichnern, 3 Aufsehern und 1 Gehülfen, zusammen 18 Mann gegen 14 im Vorjahre.

2. Ausbau der im Betriebe stehenden Linien.

a. Expropriation.

Die auf den Baukonto (Cap. V. B) verrechneten Ausgaben betragen Fr. 10,597. 45
 Davon sind für Grunderwerb, welcher für die nachbenannten Ergänzungs- und Neubauten erforderlich war „ 601. 70
 ausgegeben und in den diesbezüglich angegebenen Kosten enthalten. Der Rest von Fr. 9,995. 75
 enthält die laufenden Ausgaben für das Expropriationsbureau, Kommissariat und Anwälte, ferner Kulturentschädigung und Servitutserwerbungen zur Herstellung der Trink- und Tränkwasserleitung für die Alpen und das Dorf Airolo, die in Folge Uebereinkunft mit der Municipalität Lugano vom 7. November 1887 vereinbarte Entschädigung für Fallenlassen von verschiedenen Reklamationen vom Bau des Bahnhofes Lugano her und Nachzahlungen an Expropriaten für Mehrbedarf an Terrain.

Im Ganzen wurden mit 15 Kaufverträgen 174,990 m² Terrain aller Art erworben, wovon 550 m² im Kanton Schwyz, 174,100 m² im Kanton Uri und 340 m² im Kanton Tessin.

Der größte Theil dieser Erwerbungen, 173,725 m², betrifft Schutzwälder und Schutzwaldterrain in den Gemeinden Flüelen und Silenen. Die Kosten dieser Erwerbungen sammt den Ausgaben für Vermessung, Vermarchung, Einfriedigung von Schutzwaldungen, Ankauf und Transport von Pflanzen etc. stehen auf dem Titel: „unvollendete Objekte.“

Hiermit sind die Erwerbungen von Schutzwaldterrain auf der Nordseite im Wesentlichen abgeschlossen; auf der Südseite sind noch einige Erwerbungen in Aussicht zu nehmen.

Für Verkauf von Grundstücken, inbegriffen Rückzahlungen durch Expropriaten in Folge Minderbedarf an Terrain, wurden Fr. 15,254. 03 gelöst.

b. Unterbau der freien Bahn.

Neue Ergänzungs- und Schutzbauten am Bahnkörper sind im Berichtsjahre mit Genehmigung des Eisenbahndepartements ausgeführt worden:

1. Eine Schutzwand am Ausgang des Arenbergtunnels	Fr. 13,003. 58
2. Schutzbauten über dem Leggistintunnel	„ 3,870. 55
3. Schutzbau gegen Steinschlag im Oberalpzug bei km. 65 ⁶⁰⁰ / ₇₀₀	„ 3,581. 75
4. Verlängerung des Schutzdammes der oberen Entschigthalgallerie	„ 2,101. 17
5. Verbaumung der Ribikfehle bei km. 69.260	„ 1,995. 05
6. Erweiterung des Tunnelvoreinschnittes bei Airolo	„ 4,393. 93
7. Schneeschutzwände zwischen Airolo und Ambri	„ 8,589. 33
8. Tessinuferchutz bei km. 97 ¹⁴⁰ / ₂₇₅	„ 11,260. 44
9. Erhöhung und Verlängerung der Schutzmauer bei Galonico, km. 111.800 l. d. B.	„ 3,225. 59
Uebertrag	Fr. 52,021. 39

		Uebertrag	Fr. 52,021. 39
10. Schutzmauer über der Crocetto-Gallerie, km. 133 $\frac{800}{950}$.	"	2,013. —
11. Verlängerung der Futtermauer bei km. 162 $\frac{600}{200}$.	"	2,811. 35
Hiezu kommen:			
12. Beitrag an die Kosten der Uferschutzbauten an der Verzasca:			
rechtes Ufer	.	Fr. 3,122. 15	
linkes Ufer	.	" 3,482. 50	" 6,604. 65
Zusammen Ausgaben für Ergänzungs- und Schutzbauten am Bahnkörper	.		<u>Fr. 63,450. 39</u>

c. Gotthardtunnel.

Im Gotthardtunnel sind auch in diesem Jahre keine Arbeiten auf Baukonto ausgeführt worden. Die Generaluntersuchung über den Zustand der Mauerung im Tunnel, welche am 23./27. Mai stattfand, hat ein durchaus günstiges Resultat ergeben.

d. Vergrößerung von Stationsanlagen.

(Unterbau, Oberbau, Hochbau und mechanische Einrichtungen)

Im Berichtsjahre sind ausgeführt worden:

1. Station Goldau: Verlängerung des Stumpengeleises IV um 60 Meter	.	Fr.	4,373. 94
2. Station Schwyz:			
a. Verlängerung des Stumpengeleises IV um 367.5 Meter als Zufahrtsgeleise zur Kiesgrube am Uetenbach	.	Fr. 7,109. 86	
b. Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe	.	" 4,738. 25	" 11,848. 11
3. Station Flüelen: Vergrößerung des Aufnahmgebäudes und Erstellung einer Perronhalle	.	"	17,564. 88
4. Bahnhof Erstfeld:			
a. Erstellung einer neuen Wagenremise für 24 Personenwagen		Fr. 18,498. 24	
b. Verlängerung des IV. Geleises um 195 Meter als Aufstellgeleise für Güterzüge	.	" 3,022. 14	" 21,520. 38
5. Station Amsteg: Erstellung einer Brückenwaage mit Anschlußgeleisen	.	"	4,213. 35
6. Station Biasca: Erstellung einer Hülfswasserleitung mit Pulsometer-Anlage für Lokomotiv-Speisewasser	.	"	8,989. 69
7. Station Osogna: Vermehrung der Geleise um 282 Meter und 3 Weichen in Folge Zunahme des Steintransportes aus den dortigen Steinbrüchen	.	"	5,309. 62
8. Bahnhof Bellinzona: Verlängerung des Güterschuppens	.	"	9,957. 32
9. Station Taverne: Erstellung einer Brückenwaage	.	"	3,571. 50
10. Station Mendrisio: Erstellung einer besondern Trinkwasserleitung und Brunnen	.	"	5,114. 93
11. Bahnhof Chiasso:			
a. Zentralisirung der Stellhebel der Weichen Nr. 3, 4, 8, 10, 12 (nördlicher Geleisekopf)	.	Fr. 8,555. 78	
b. Elektrische Beleuchtungsanlage für den ganzen internationalen Bahnhof	.	" 65,732. 73	" 74,288. 51
Summa der Ausgaben für Vergrößerung der Stationsanlagen			<u>Fr. 166,752. 23</u>

e. Hochbauten der freien Bahn.

Im Berichtsjahre wurden wiederum elf einfache Wärterhäuser vergrößert, nämlich Nr. 4 (Migilehne), Nr. 11 (Steinen), Nr. 20 (Arenstraße), Nr. 25 (Tellsplatte), Nr. 27 (Flüelen), Nr. 44 (Weitschlingen), Nr. 149 (Magadino), Nr. 167 (Bironico), Nr. 169 (Vira-Mezzovico), Nr. 170 (Sigirino) und Nr. 172 (Taverne). Die Kosten dieser Aufbauten betragen Fr. 12,468. 60.

f. Telegraph und Signale.

Neue Glockensignale wurden erstellt:

1. auf der Linie Biasca-Castione	Fr. 8,524. 90
2. " " " Melide-Chiaffo	" 12,093. 24
Summa	<u>Fr. 20,618. 14</u>

Hiermit sind die Glockensignale auf die ganze Hauptlinie Rothkreuz — Chiaffo ausgedehnt.

g. Vermächung und Einfriedigung.

Restzahlung an den Unternehmer für Pflanzung von Lebhägen in den Strecken Airole—Jaido, Cadenazzo—Dirinella und Giubiasco—Lugano (Restanz von der Bauperiode her) Fr. 5,445. 92

h. Inventar für den Betrieb.

Die bezüglichen Ausgaben betreffen:

1. Anschaffung von 30 Geschwindigkeitsmessern für Lokomotiven, incl. Montage eines Theiles derselben	Fr. 17,705. 47
2. Restzahlung an die Lieferung von Hardy's Vacuum-Bremse (Restanz von der Einrichtung der Schnellzüge mit Hardy-Bremse)	" 1,000. —
3. Anschaffung von 14 zweiachsigen offenen Güterwagen, Serie M ²	" 38,780. —
4. Anschaffung von 3 Zirkuliröfen sammt Rohrleitung und 8 Hängelampen für die Jilial-Werkstätte Erstfeld	" 1,149. 60
5. Anschaffung eines fahrbaren Drehrahns	" 6,559. 15
6. Anschaffung einer beweglichen Viehrampe für die Station Rivera-Bironico	" 359. —
Summa	<u>Fr. 65,553. 22</u>

Zusammenstellung der Ausgaben für Bahnbau.

1. Technische Bauleitung	Fr. 13,713. 42
2. Ausbau der im Betriebe stehenden Linien:	
a. Expropriation	" 9,995. 75
b. Unterhalt der freien Bahn	" 63,450. 39
c. Gotthardtunnel	" —
d. Vergrößerung von Stationsanlagen	" 166,752. 23
e. Hochbauten der freien Bahn	" 12,468. 60
f. Telegraph und Signale	" 20,618. 14
g. Vermächung und Einfriedigung	" 5,445. 92
h. Inventar für den Betrieb	" 65,553. 22
Zusammen	<u>Fr. 357,997. 67</u>

Hiezu kommt:

Pension an Madame Hava-Javre pro 1887	" 10,000. —
Total	<u>Fr. 367,997. 67</u>

3. Bau einer Reparaturwerkstätte.

Die Kraftwasserleitung für den Betrieb der neuen Reparaturwerkstätte wurde im Oktober vollendet. Am 31. Oktober konnte das Wasser zum ersten Male durch die ganze Leitung gelassen werden. Die vorgenommenen Druckproben haben durchwegs befriedigende Resultate ergeben.

Anfangs März wurde mit den Unterbauarbeiten auf dem Werkstätte-Terrain und Mitte März mit der Fundation der Hochbauten begonnen.

Am Jahreschluß war der Unterbau im Nothen vollendet und die Zufahrtsrampe sammt Geleise fertig erstellt. Die Hochbauten, mit Ausnahme der Wagenremise, waren alle aufgerichtet und eingedeckt; die Oberlichter der Schedbauten sind eingesetzt und verglast worden.

Inzwischen wurden auch für die zum Betriebe der Zentralwerkstätte anzuwendenden Motoren Studien gemacht und Offerten eingeholt. Dieselben haben zur probeweisen Anschaffung einer Aktionsturbine geführt, welche bei einem nutzbaren Gefälle von 230 m und einem Wasserverbrauch von 10 Liter pro Sekunde einen Nutzeffekt von 70 % oder eine Kraft von 215 HP ergeben soll. Diese Turbine wird von der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich geliefert. Je nach dem Ausfallen der Proben mit diesem Motor wird eine definitive Entscheidung über das anzuwendende Motorensystem getroffen werden.

Die Ausgaben betragen bis Ende Dezember 1887:

1. Bauleitung	Fr. 42,785. 27
2. Unterbau, Werkstätteplanum und Zufahrtsrampe	„ 95,636. 24
3. Oberbau und mechanische Einrichtungen	„ 67,288. 85
4. Hochbauten	„ 347,809. 58
5. Kraftwasserleitung	„ 107,890. 52
6. Einfriedigung	„ 283. 15
7. Inventar für Ausrüstung der Werkstätten	„ 14,751. 04
Zusammen	<u>Fr. 676,444. 65</u>

4. Ausbau der Bergstrecken Erstfeld—Göschenen und Airolo—Biasca für zwei Geleise.

Für den Bau des zweiten Geleises, welcher programmgemäß mit der Theilstrecke Airolo-Taido begonnen wird, wurde in Taido ein eigenes Baubüreau errichtet, welches unter der Leitung eines Bauinspektors steht. Demselben sind vorläufig zugetheilt: 1 Bauführer, 1 weiterer Ingenieur und 1 Aufseher; zur Aushilfe steht auch zeitweilig Personal des Zentralbüreaus in Verwendung.

Das Baubüreau in Taido ist dem Oberingenieur für den Betrieb unterstellt.

Das Baubüreau in Taido funktioniert von Anfangs November an und hat sogleich mit den Vorarbeiten (Längenmessung, Längennivellement, Querprofilaufnahmen und Ausarbeitung der Baupläne) für die zuerst in Angriff zu nehmende Strecke Rodi-Tiesso bis Taido begonnen.

Ende des Berichtsjahres wurde auch noch mit einer Reihe von Akkordanten über Ausführung von Einbrüchen in die stehen gebliebenen Theile der Stroffen in den längeren Tunnels dieser Strecke verhandelt.

Im Zentralbüreau wurden die Pläne zur Vorlage an das Eisenbahndepartement und die Kantone angefertigt, sowie die zur Einleitung der Expropriation erforderlichen Elaborate bearbeitet.

5. Rückständige Abrechnungsangelegenheit.

Der mit der Unternehmung „Baugesellschaft Flüelen-Göschenen“ schwebende Prozeß über eine Nachforderung von über 3 Millionen Franken aus dem Bauvertrage vom 15. Februar 1879 hat im Berichtsjahre leider nicht die zu einer baldigen Erledigung dieser Angelegenheit wünschbaren Fortschritte gemacht. Nachdem von Seite der hiesigen Gesellschaft die Duplik termingemäß am 26. April dem hohen Bundesgerichte übergeben wurde, ist bis Ende 1887 der Prozeß noch nicht über das Stadium der Beweisantretung und Formulirung der Expertenfragen hinausgekommen.

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Die an uns herangetretene Frage der Zweckmäßigkeit des Beitritts unserer Gesellschaft zu dem Verbande der kombinirbaren Rundreisebillette haben wir, nachdem mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersee's sowohl bezüglich der fakultativen Benützung der Coupons für die Strecken Luzern-Brunnen und Flüelen, sowie Brunnen-Flüelen per Bahn oder Dampfboot, als auch bezüglich der Vertheilung der hieraus resultirenden Einnahmen eine Einigung erzielt worden war, bejahend entschieden. Die Aufnahme der Gotthardbahn in den genannten Verband ist auf den 15. September erfolgt.

Nebst der soeben erwähnten Vereinbarung über die kombinirbaren Rundreisebillette ist mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersee's auch noch eine solche über die fakultative Benützung der internationalen Rundreisebillette auf der Strecke Luzern-Flüelen und über die Vertheilung der bezüglichen Einnahmen getroffen worden.

Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife zur Ausgabe:

1. Personen- und Gepäcktarif England und Belgien-Italien via Sterpenich.
2. Tarif für die Beförderung von Besuchern des Dienstag-Wochenmarktes in Luzern.
3. Tarif spécial temporaire für Hin- und Rückfahrtsbillette Paris-Venedig zum Besuche der nationalen Kunstausstellung in Venedig.
4. Rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.
5. Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement im internen Verkehr der Gotthardbahn.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 170 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 39 abgewiesen wurden; dagegen haben 125 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2401. 24 stattgefunden; 6 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Bezüglich der projektirten neuen deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife ist Folgendes zu bemerken:

Anfangs Juni kündigte die österreichische Südbahn ihre im deutsch-italienischen Ausnahmetarif für metallurgische Produkte eingerechneten Taxen und theilte mit, daß sie mit Rücksicht auf den Eisenerport von Oesterreich nach Italien künftig nur noch die von den schweizerischen Bahnen gewährten höhern Einheitstaxen zur Verfügung stellen könne. Hierauf antworteten die Elsaß-Lothringischen Bahnen und die preussischen Staatsbahnen mit der Kündigung der sämtlichen Tarife zwischen Deutschland und Italien, sowie der bezüglichen Instradierungs- und Gemeinschaftsvereinbarungen zwischen der Gotthard- und der Brenneroute.