Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 21 (1892)

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: 04.12.2025

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

III. Bahnbau.

1. Organisation des technischen Dienstes der Bauleitung.

Der Stand bes Personals, welches bem Oberingenieur für ben Bau bes zweiten Geleises und ber nördlichen Zusahrtslinien zugeteilt ist, war am Ende bes Berichtsjahres folgender:

Beamtenkategorie:			Zu=				
Southernate Hotte.	biireau	Göschenen	Giornico	Luzern	Zug	fammen	
Seftionsingenieure		1	1	1	1	4	
Bauführer und Ingenieure		3	2	3	3	11	
Geometer		1	1	1	1	4	
Bauaufseher		3	2	· .		5	
Architekten	1			-		1	
Zeichner, Schreiber und fonftiges Hulfs-		20					
personal	5	1	_	_	_	6	
Zusammen 1892	6	9	6	5	5	31	
gegenüber 1891	5	12	8	5	5	35	

Infolge bes Fortschrittes ber Bauarbeiten für bas II. Geleise ber Bergstrecken konnte mit Ende 1892 bereits eine ansehnliche Reduktion des Personales der Bausektionen Göschenen und Giornico vorgenommen werden. Für letztere Bausektion verblieb nur noch die Bereinigung des Bahnkataskers zu erledigen, womit ein Geometer und ein Assischeitung find; das übrige Personal dieser Sektion wird noch zur Ausarbeitung des Detailsprojektes für die Erstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Biasca-Bellinzona verwendet und dann entlassen werden.

Die größere Anzahl von Hochbauten, welche in ben nächsten Jahren auszuführen sein werben (Aufnahms= gebäude ber Stationen ber Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Arth-Golbau, Wärterhäuser, Hochbauten ber neuen Station Gordola [Val Verzasca], Vergrößerung von Aufnahmsgebäuden ber im Betriebe stehenden Linien, Neubauten auf dem internationalen Bahnhof Chiasso 2c.), machte die Anstellung eines Architekten im Central-büreau nötig.

Im übrigen geht die Bethätigung des Baupersonals aus dem nachstehenden Berichte über die Bauarbeiten selbst hervor.

2. Ausbau der im Betriebe stehenden Linien.

a. Erpropriation.

Wir haben im Berichtsjahre folgende Ausgaben für Expropriation gehabt:			
1. Gehalt und Nebenauslagen bes Grundbuchführers, allgemeine Roften für Grunderwerb,		A. S.	
Gebühren 2c	Fr.	5,460.	72
2. Entschädigung für erworbenes Terrain, für Inkonvenienzen und Servituten, feuersichere			
Eindeckung von Gebäuden 2c., soweit biefe Kosten nicht unter den nachfolgenden			
Titeln b und e verrechnet sind	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	20,646.	55
Zusammen	Fr.	26,107.	27
Die Erlöse aus dem Verkaufe entbehrlichen Terrains betragen Fr. 1394. 47 Cts.			

b. Unterban ber freien Bahn.

		Busammen	Fr.	97,454	. 80
	iftsbericht pro 1891, Seite 9 pos. 5)		. "	3,122	. 15
	Flußregulierungen, und zwar: ite an die Kosten der Uferschutzbauten der Verzasca bei (Gordola, rechtes			
Bete	ligung der Gotthardbahn an verschiedenen Konsortien für				
			"	4,118.	46
vijd Berf	en Caftione und Bellinzona	awischen Melike		4,595.	31
	ärkung ber Schwellenträger in ber Eisenkonstruktion be		****	4 505	0.4
onfo	idierung des Rutschterrains (vide Geschäftsbericht pro 1	891 S. 9) .	,,	1,978.	25
e	nung einer Rutschung bei km 172,3, zwischen S. Nazz	aro und Ranzo=	"	9,100.	
	64 429/607, zwischen Giubiasco und Nivera, zum Schutze	gegen Delahaoi:		6,109.	40
	rung und Steinwurf längs der Bahndammböschung am	THE PERSON NAMED IN CO.			
	eschäftsbericht pro 1889 S. 15, pos. 10 u. pro 1891	1000	, ,,	21,181.	45
	, als Fortsetzung der im Jahre 1889 begonnenen Schutzb				
	nauer bei km 169 600/780, zwischen Rivera und Taverne, ge	egen Felsabstürze	. "		
	Berglehne	gegen Ottinjune	,,	1,518.	40
•	rung der Bahnanlagen gegen Absturz . nauer bei km 110 ⁸³⁵ /880, zwischen Faido und Lavorgo,		, , , , ,	3,245.	76
	Schutzmauern auf der Geröllhalbe vor dem Nordportal			0.015	
_	Lawinen und Steinfälle.		, ,	4,124.	27
	ung ber Haselgadenkehle bei km 69,655 r. d. B., zwisc				
	g ber Bahn beim Reisten		,,	1,371.	21
	and bei km 54 930/960, zwischen Gurtnellen und Wasel	ı, zum Schutze	,		
_	Sahn vorzubeugen	· · · ·	"	2,783.	18
	ung eines Anbruches am rechten Ufer des Leutschachbache und Gurtnellen, um einer weitern Ausdehnung der				
				i s Dj. • s	
	n ben Maßregeln gefprochen wird, welche zur Sicher1 en burch Felsstürze besonbers bebrohten Stellen zu treffe	•		er =	
	eisen hier auf die Bemerkungen in unserem Geschäftsber				
ıF	lsstürze aus dem Gaisrückenthale		"	40,840.	96
Huţ	nauern zwischen Axenberg- und Sulzecktunnel zur Sicher	rung des Bahn=		a 2	
vert		oung ver legtern			
) :			Fr.	2,466.	_
	n Immensee und Golbau (Seite 8 bes Geschäftsberic	htes pro 1891,			
cuni	erwerb für die im Jahre 1891 erstellten Schutzbauten	bei km 4,005			
	S S S S S S S S S S S S S S S S S S S	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	, g	9.007	1
Frg	nzungs= und Schutzbauten, beren Kosten im Berichtsje	ahre zur Verred	nung ge	langten,	sind

In Ausführung begriffen ober in Vorbereitung hiezu befinden sich folgende Arbeiten: Schuthauten zwischen dem Sulzecktunnel und der Grünbachgalerie gegen das Holzreisten, die Grünbachverbauung, Schuthauten am Eingang des Windgellentunnels, im Entschigthale oberhalb des Meyenkreuztunnels, beim Pardoreas und Polmengotunnel, weitere Schuthauten am Monte Vrena und am San Salvatore.

c. Bergrößerung von Stationsanlagen.

1. Station Schwyz.		
a. Verbreiterung des Unterbauplanums im nördlichen		*
Teile der Station infolge Einführung der geraden		
Durchfahrt und Erstellung eines neuen Stellwerkes		
für die Centralweichenanlage Fr. 7,205. 15	- A	
b. Röhrenleitung für ben Hydranten bei der Vieh=		
verladerampe und dem Wärterbrunnen	Fr.	7,870. 15
2. Station Flüelen: Einrichtung einer Stellwerksanlage mit Blockierung .	Fr.	7,956. 78
3. Station Altborf: Bersorgung der Station mit Trink= und Brauch=		
wasser durch Anschluß an die Dorfwasserleitung	. "	11,190. 35
4. Bahnhof Erstfeld: Aufstellung eines Überflurbydranten auf dem Schwellen-		
und Holzlagerplate	,,,	427. 95
5. Bahnhof Biasca: Vergrößerung bes Guterschuppens burch einen Anbau		
für die Büreaur der Güterexpedition	,,	3,092. 64
6. Station Caverne: Erstellung einer Holzverladerampe	"	1,873. 65
7. Bahnhof Lugano: Ausführung einer zweiten Berladehalle am füblichen		
Bahnhofende samt Stumpengeleise	,,	8,890. 19
8. Station Mendrisio: Bermehrung ber Geleiseanlage um brei Aufstell-		2
geleise für Güterzüge bei Überfüllung bes Bahnhofes Chiasso	"	30,000. —
9. Bahnhof Chiaffo:	L	
a. Erstellen einer Perronhalle vor dem neuen Post= und		
Wohngebäube in Verlängerung der bestehenden . Fr. 11,335. —		
b. Erstellung eines Büreaugebäudes für bie eidgen.		
Zollbehörde		
c. Einwanden des gedeckten Durchganges zwischen bem		
Aufnahmsgebäude und den Büreaux der ital. Post		
behufs Schaffung eines ferneren Dienstraumes für		
biefelbe " 1,330. 60		
d. Erweiterung ber elektrischen Lichtanlage zur Beleuchtung		
der Geleise mit Bogenlampen , 39,093. 16	•	
e. Definitive Aufmauerung eines Giebels an ber ital.		
Lokomotivremise Fr. 2000. —		
abzüglich ber Erstellungskosten		
der abgebrochenen prov. Giebel=	l.	
mand		
Übertrag Fr. 79,049. 07	Fr.	71,301. 71

	Übertrag	Fr.	79,049. 07	. Fr.	71,301. 71
f. Legen eines Stumpengele	ises bei der Drehscheibe des				
Maschinendepots der R.1	ſ., , , , ,	"	544. 18		1 1
g. Rechnung ber R.M. übe	r ein von der Alta Italia				
im Jahre 1885 aufgestel	Ites Ladeprofil	,,	779. 26	. "	80,372. 51
10. Bahnhof Locarno:	Erstellung eines weiteren				
Rampengeleises				. н	5,487. 82
		2	Busammen	Fr.	157,162. 04

Von ben in unserm vorjährigen-Geschäftsberichte als im Baue begriffen aufgeführten größeren Ergänzungsund Neubauten auf ben Stationen konnte nur das Gebäude für bie eibgen. Zollverwaltung in Chiasso ganzvollendet und abgerechnet werden.

Außer den dort erwähnten zwei neuen Schuppen der Lagerhausanlage in Brunnen ist im Laufe des Berichtsjahres ein dritter großer Schuppen hergestellt worden, welcher der Eidgenossenschaft zur Lagerung von Kriegsvorräten verpachtet wurde; ein weiterer Schuppen von 80 m Länge und 20 m Breite wurde aus dem Abbruchmaterial je eines Giebels der Lagerschuppen I und II hergestellt. Die Lagerhausanlage besteht nun aus sechs Schuppen mit je 3200 m² und einem Schuppen mit 1600 m² Bodensläche, was zur gleichzeitigen Lagerung von 2600 Wagensadungen = 260,000 Kilozentnern Getreibe ausreicht. Die Lagerschuppen sind sämtlich in Benutzung; das Verbindungsgeleise sowie die Geleise zwischen den in zwei Keihen stehenden Schuppen sind in Ausssührung begriffen.

Die Vergrößerung der beiden Maschinenbepots Erstfeld und Bellinzona ist bis auf die Geleiseanlagen vollendet, jene des Aufnahmsgebäudes Erstfeld und der neue Eilgutschuppen nebst Güterexpeditionsgebäude in Chiasso find der Bollendung nahe.

Bu erwähnen bleiben ferner noch die Aufstellung von Brückenwagen in Schwyz und Wasen, in letzterer Station verbunden mit einer Erweiterung der Geleiseanlage, und die Bergrößerung des Güterbahnhofes Chiasso mit einer Laderampe und einem neuen Zollschuppen samt Geleiseanlage, welche Bauten zum Teil vollendet, zum Teil noch in Ausführung begriffen sind.

Im weiteren wurden die Detailprojekte für die neue Station Gordola (Val Verzasca) und die Haltesstelle am Reazzino auf der Linie Cadenazzo-Locarno ausgearbeitet, so daß die Vergebung der Unterbauarbeiten noch im Berichtsjahre stattsinden konnte.

d. Telegraphen und Signale.

Von den hieher gehörigen Arbeiten gelangen folgende zur befinitiven Berrechnung:

	. ,	
•	1. Dritter Korrespondenzdraht zwischen Rothkreuz und	Böschenen, Giornico und Biasca als Fortsetzung
	der pro 1891 verrechneten Herstellung	. Fr. 8,041. 35
	abzüglich Rückerstattung der Kosten für Nothkreuz-Jimmensee durch di	e S.C.B. " 646. 25 Fr. 7,395. 10
	2. Kabelleitung vom Wärterhaus Nr. 50, km 58,6, bis	3 zum Eingange bes Nar=-
	bergtunnels	
	3. Kabelleitung durch ben Narbergtunnel als Ersatz für b	ie vorher gemieteten Abern
	des eibgen. Rabels	
		Übertrag Fr. 35,419. 39
		2

Übertrag	Fr.	35,419. 39
4. Kabelleitung von km 123,980, längs ber Sturzhalbe bei "Sassi grossi" bis		
Station Bodio	"	8,222. 65
5. Telephoneinrichtung auf den Strecken Station Giornico bis Station Biasca		
und Station Nivera bis Station Melide mit Sprechstationen in den Wärterhäusern .	"	6,998. 59
Zusammen	Fr.	50,640. 63

In Bezug auf die Kabelleitungen bemerken wir, daß dieselben aus einem fünsadrigen Telegraphenkabel und zwei einadrigen Kabeln für die Glockensignale und Apparate zur Kontrolle der Zuggeschwindigkeiten bestehen, welche von der Société d'exploitation des cables électriques in Cortaillod geliesert wurden. Im Jahre 1893 sollen nun noch Kabel zwischen dem Eingang des Windgellentunnels und der Inschi-Reußbrücke ausgelegt werden, womit dann sämtliche Strecken, auf welchen die Telegraphen= und Signallinien den Gesahren der Zerstörung durch Lawinen, Steinfälle zc. ausgesetzt waren, mit Kabelleitungen versehen sein werden. Eine Übersicht der auf der Gotthardbahn bestehenden Kabel= und offenen elektrischen Leitungen geben wir unter Abschnitt IV, D Seite 30.

e. Inventar für ben Betrieb.

Wir haben in die Baurechnung eingestellt:

Außerdem wurden im Berichtsjahre weitere 50 gedeckte Güterwagen, Serie GR^1 Nr. 1821-1870, angeschafft; dieselben sind bestimmt zur Einstellung in die Personenzüge für den Eilgutverkehr und werden mit Westinghousebremse und Leitungen für die Dampsheizung versehen. Letztere Einrichtungen sind in Ausführung begriffen; die daherigen Ausgaben gelangen daher erst im nächsten Jahre zur befinitiven Verrechnung auf Baukonto.

An Anschaffungen für die Centralwerkstätte erwähnen wir außer einer Anzahl Werkzeuge 2 englische Orehbänke und eine englische Schraubenschneidmaschine; diese Maschinen sind noch in Montage begriffen, weshalb deren Anschaffungskosten vorerst noch unter den unvollendeten Objekten in Rechnung stehen.

Der Stand unseres Rollmateriales ift in der Tabelle Nr. 20 (vide Beilagen) ausgewiesen.

Die Summe ber auf ben Baukonto befinitiv übertragenen Bauausgaben pro 1892 für Ausbau ber im Betriebe stehenben Linien sett sich aus ben in vorstehenden Abschnitten aufgezählten Objekten wie folgt zusammen:

a) Expropriation										Fr.	26,107.	27
b) Unterbau ber freien Bahn						•	•		•	"	97,454.	80
c) Vergrößerung von Stationsanlagen	t.			•						" 11	157,162.	04
d) Telegraphen und Signale										"	50,640.	63
e) Inventar für den Betriebsdienst .			٠	= {	•	•				"	125,796.	09
				,				Zusamn	nėn	Fr.	457,160.	83
Hiezu kommt noch: Die Rente an M	abame	Ho	wa=F	avre	pro 1	892			•	"	10,000.	_
Summe ber Ausgaben für Aus	ba u	ber	im	Bet	riebe	stehe	nbe	n Lini	en	Fr.	467,160.	83

3. Ausban der Bergstreden Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca für zwei Geleife.

Wir greifen auf unsere Geschäftsberichte pro 1890 und 1891 zurück und bringen in Erinnerung, daß Ende 1891 das II. Geleise auf nachstehenden Strecken vollendet war und seit den beigesetzten Terminen betrieben wird:

Airolo-Ambri seit 2. September 1890; Ambri-Robi "31. Juli 1890; Robi-Faido "28. Mai 1890; Faido-Lavorgo "13. September 1891;

Im Berichtsjahre sind nun die weiteren Teilstrecken der Südrampe zwischen Lavorgo und Biasca fertig gestellt und dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

Lavorgo-Giornico am 27. März 1892; Giornico-Bodio " 1. Mai 1892; Bodio-Biasca " 15. Mai 1892.

Seit Mitte Mai 1892 wird also mit Einrechnung der Strecke Göschenen-Airolo (Gotthardtunnel, Doppelspur im Jahre 1883 erstellt) die zusammenhängende Bahnstrecke von Göschenen bis Biasca mit 61,827 km Länge doppelgeleisig besahren.

Nachbem mit allen Unternehmern ber Sektion Airolo-Faido ohne Anstände abgerechnet werden konnte, wurde die Baurechnung für diese Sektion mit Einbeziehung der dis Ende September 1890 aufgelaufenen Teile der allgemeinen Ausgaben abgeschlossen und dem Eisenbahndepartemente behufs Prüfung und Genehmigung zur Verfügung gestellt.

Die Behörde hat mit Schreiben vom 23. Februar b. Is. vorläufig eine Anzahl von Ausgabeposten in Bezug auf die Zulässigkeit der Verrechnung auf Baukonto beanstandet, und zwar vornehmlich diejenigen, welche sich auf untergegangene Teile der ersten Anlage und auf Abänderungen derselben beziehen, ferner die Ausgaben für besondere Bahndewachung und Signalisierung, die behufs Sicherung des Zugsverkehrs während des Baues eingerichtet war.

Unter Vorbehalt endgültiger Feststellung der Ziffern wird verlangt, daß Ausgaben im Betrage von Fr. 95,714. 03 Ets. für Abanderungen an verschiedenen Objekten, für Geleisverschiedungen und für eingeschüttete Mauern, sowie von

" 30,166. 70 " für ben Sicherheitsbienft, zusammen von

Fr. 125,880. 73 Cts. vom Baukonto ab und ber Betriebsrechnung zur Laft geschrieben,

Fr. 90,965. 36 Cts. aber für untergegangene Bestandteile der Bahnanlage unter die zu amortisierenden Berwendungen aufgenommen werden sollen.

Bei der Verrechnung der Ausgaben, welche nach unserer Aufstellung Fr. 3,120,180. 38 betragen, wurde von uns der Grundsatz konsequent durchgeführt, daß dem Baukonto alle Kosten zu belasten seien, welche der Bau verursacht hatte, mögen sich dieselben auf die Bauarbeiten im engsten Sinne, auf die dadurch veranlaßten provisorischen oder definitiven Abanderungen an den bestehenden Anlagen, oder auf Wasnahmen und Einrichtungen zur Sicherung des Zugsverkehrs beziehen.

Gine genaue Prüfung ber beaustandeten Posten hat uns zu der Überzeugung geführt, daß das Verlangen bes Gisenbahnbepartements nach Absetzung derselben vom Baukonto bei der Mehrzahl ungerechtsertigt ist und nur bei einer kleinern Anzahl zugegeben werden kann, von denen einige dem Betriebskonto zu belasten, andere den zu

amortisierenden Verwendungen beizufügen sind. Die bezüglichen Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartemente fallen in das kommende Berichtsjahr, weshalb auch die Aufnahme der Ausgaben für das II. Geleise der Sektion Airolo-Faido in die definitive Baurechnung verschoben werden muß.

Die Abrechnungen über die Arbeiten in ber Sektion Faibo-Biasca sind ebenfalls ohne Anstände im Berichtsjahre erledigt worden, so daß der Abschluß der Baurechnung für diese Strecke im folgenden Berichts-jahre vorgenommen werden kann.

Ueber ben Stand der Arbeiten auf der noch im Baue befindlichen Sektion Erstfeld-Göschenen haben wir folgendes zu berichten:

Für die Erstellung des II. Geleises wurden im Berichtsjahre 14,161 m² Grund und Boden erworben; die Erwerbung konnte größtenteils (50 Parzellen) in gütlichem Wege stattfinden; für drei Parzellen mußte der Entscheid des Bundesgerichts angerufen werden.

Wie bekannt, war die Eröffnung des zweispurigen Betriebes der Strecke Gurtnellen = Wasen auf 30. Juni festgesetzt worden (vide Geschäftsbericht pro 1891, Seite 14); dieser Termin wurde auch eingehalten, indem am 26. Juni die Strecke bereits doppelgeleisig befahren werden konnte.

Auf ben übrigen Strecken, Erstfeld-Gurtnellen und Wasen-Göschenen, waren mit Ende bes Berichtsjahres alle Unterbauarbeiten und die eisernen Brücken vollendet und der Oberbau bis auf einige kurze Strecken teils fertig gelegt, teils vorgelegt. Es bleibt hier somit nur mehr die Fertiglegung des Geleises, die Vollschotterung und der Anschluß an die Stationen mit dem Umbau der Geleiseanlagen derselben übrig.

Für die Übergabe an den Betrieb sind folgende Termine in Aussicht genommen :

Erstfeld-Amsteg am 9. April 1893 Amsteg-Gurtnellen " 14. Mai " Wasen-Göschenen " 28. Mai "

Nach bem im Jahre 1891 aufgestellten Programme mit ben abgekürzten Baufristen sollte bie letzte Eröffnung am 30. Juni 1893 stattfinden. (Siehe Geschäftsbericht pro 1891, pp. 5 und 14).

4. Ban der Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Goldan.

Die hoheitliche Genehmigung der Bauprojekte für diese beiden Linien ist auch im Berichtsjahre noch nicht so weit gediehen, daß es uns möglich gewesen wäre, mit dem Baue zu beginnen. Unsere Bauleitung hat gethan, was in ihren Kräften lag, um die ursprünglich für die Inangriffnahme der Arbeiten sestgesetzen Termine einzuhalten; den Behörden aber stellten sich bei der geschäftsmäßigen Behandlung der Projektsvorlagen teils infolge der weitzgehenden Forderungen und Einsprachen der Kantonsregierungen, Gemeinden und privaten Interessenten, teils wegen Meinungsverschiedenheiten der Bahnverwaltungen, an deren Netz ein Anschluß zu suchen war, Schwierigkeiten entgegen, deren Beseitigung dis zum heutigen Tage noch nicht völlig gelungen ist.

Gerade für die in unserem vorjährigen Geschäftsbericht auf S. 17 und 18 hervorgehobenen drei Teilsstrecken: d. i. für den Anschluß an die in Luzern einmundenden Bahnen im Untergrund mit Umfahrung der Stadt, für den Anschluß an die N.O.B. in Zug und für die Strecke bei Arth-Goldau mit dem Umbau der dortigen Station sind immer noch keine genehmigten Projekte vorhanden.

Dagegen hat der h. Bundesrat unterm 4. November 1892 endgültig entschieden, daß die Einmündung der vier beteiligten Bahnen (S.C.B., J.S., N.O.B. und G.B.) in den neuen Bahnhof Luzern vom Anschluß der G.B. ab auf zweispuriger Bahn stattfinden solle und daß alle Linien die Baselstraße vor dem Gütschtunnel auf Brücken zu übersehen haben. Dieser Beschluß bedeutet die Annahme unseres Vorschlages, von dem wir im

20. Geschäftsbericht gesprochen haben, und das Fallenlassen aller Niveaukrenzungen mit der Baselstraße, sowie der getrennten Einführung der Gotthardbahn bis in den Bahnhof.

Im verfloffenen Jahr ist das schon früher genehmigte Projekt für das Teilstuck der Linie Luzern-Immensee vom Ausgang bes Wefemlintunnels beim Sotel be l'Europe bis Seeburg burch ein Wieberermägungsgesuch bes Stadtrates und mehrerer Intereffenten an der Halbe wieder in Frage gestellt worden. Unter dem Vorsitze bes Chefs bes schweiz. Post= und Gisenbahnbepartements fand am 15. Februar 1892 zwischen Bertretern ber Kantons= regierung, bes Stadtrates und unferer Berwaltung eine Befprechung über ben Gegenftand ftatt; eine ichriftliche Beleuchtung unseres Standpunktes gieng kurze Zeit darauf nach Bern ab, aber erft am 16. Juni 1892 wurde und mitgeteilt, ber schweiz. Bundegrat halte an feinem Genehmigungsbeschluß vom 4. Dezember 1891 feft. Gleichzeitig murben wir eingelaben, uns mit ben Behörben von Luzern über bie Berlegung ber Salbenftrage auf bie Seefeite bes Bahnbammes zwischen ber Besitzung Bellerive und bem Würzenbach zu verständigen. Nach längeren Verhandlungen sind wir mit ben Bertretern bes Regierungs- und Stadtrates über biesen Gegenstand einig geworben; die Kantonsregierung genehmigte auch das bezügliche Übereinkommen, mahrend ber große Stadtrat von Luzern an die Gutheißung weitergebende Forberungen knüpfte, gegen die wir an das Eisenbahndepartement zu rekurrieren genötigt waren. Mit Schreiben vom 27. Dezember 1892 wies biese Behörde die Begehren des großen Stadtrates ab; unterm 5. Januar b. J. erflärte ber engere Stadtrat bas getroffene Übereinkommen als perfekt, und am 13. Januar 1893 ftellten wir bemfelben, sowie bem Gisenbahnbepartement bas neue allgemeine Bauprojekt für die Linie Luzern-Immensee im Bereich ber Gemeinde Luzern zu. Während der Auflagefrist vom 19. Januar bis 18. Februar 1893 liefen so zahl- und umfangreiche Einsprachen und Forderungseingaben ein, daß deren gründliche Begutachtung bis heute ebensowenig abgeschlossen werden kounte, wie jene der Petitionen ber Kantonsregierungen von Uri und Schwyz und einer Anzahl von Luzerner Privaten um Errichtung einer Haltestelle an ber "Halbe". Für bie Gemeinbe Meggen ift bas Projekt bereinigt; die Arbeiten erforbern aber bort keine so lange Baufrist, daß es angezeigt wäre, mit benselben vor den übrigen zu beginnen.

Ausgebehnte Sondierungen im Schwarzenbach vor Immensee, wo nach dem genehmigten Projekt ein langer, tieser Einschnitt auszusühren war, ergaben eine so ungünstige Bodenbeschaffenheit, daß es angezeigt schien, das Tracé weiter nordwärts zu verschieben. Der neue Plan, welcher diese, sowie sonstige durch den Genehmigungsbeschluß des h. Bundesrates veranlaßte Anderungen enthält, wurde am 11. November v. J. dem schweiz. Eisendahndepartement und an den Gemeinderat von Küßnacht zur Veröffentlichung übermittelt. Nach Prüfung der während der Aussagerist eingelausenen Einsprachen und unserer Vernehmlassung dazu hat der h. Bundesrat das neue Projekt mit Beschluß vom 27. März d. J. genehmigt. Die gütlichen Verhandlungen für den Grundserwerd konnten infolgedessen in der Gemeinde Küßnacht bereits beginnen, so daß die Jnangriffnahme der Bauarbeiten hier im nächsten Herbst möglich sein wird, sosen die Expropriation nicht vor das Vundesgericht gezogen werden muß, was selbstverständlich eine weitere Berzögerung verursachen würde.

Schon mit Memorial vom 6./11. Februar und weiter noch mit Schreiben vom 29. März 1892 haben wir dem Eisenbahndepartement, welches auf endliche Vorlage eines definitiven Projektes für die Teilstrecke Zugstehenbach drängte, davon Mitteilung gemacht, daß und warum wir die Vorschläge der schweiz. Nordostbahn über Umgestaltung des Bahnhoses Zug nicht annehmen können.

Trotz unserer Gegenvorstellungen sah sich aber die Direktion ber Nordostbahn veranlaßt, unterm 9. April ihr Projekt, welches bekanntlich nur in einer Bergrößerung ber gegenwärtigen Bahnhofanlage besteht, für ben Berkehr Zürich-Gottharb also eine Kopfstation vorsieht, dem Eisenbahnbepartement zur Genehmigung vorzulegen. Mit Schreiben vom 23. April gaben wir dem Eisenbahnbepartement hiegegen begründeten Protest ein, indem wir zugleich die Einsendung eines Gegenprojektes ankündigten, welches in der That am 21. Mai mit Erläuterungs-bericht nach Bern abgieng. Nachdem auch die Nordostbahn in erneuter Eingabe ihren Standpunkt wiederholt

beleuchtet und die Zuger Kantons- und Stadtbehörden sich für Beibehaltung der bestehenden Bahnhofanlagen ausgesprochen hatten, veranstaltete das Eisenbahnbepartement am 6. Juli eine Konferenz, in welcher alle Beteiligten an ihren schriftlich schon weitläufig dargelegten Ansichten festhielten, eine Verständigung also ebensowenig wie eine Klärung der Gegensätze erzielt wurde.

Um unfere Vorschläge ben stadtzugerischen Interessen besser anzupassen, ließen wir eine Projektvariante ausarbeiten, in welcher die allgemeine Bahnhofanlage an der Lehne östlich und parallel der Baarerstraße beisbehalten, das Aufnahmsgebäude aber zwischen die beiden Linien nach Zug und nach Luzern hineingestellt und damit der Stadt sast so nahe gerückt wird wie das bestehende. Diese Variante teilten wir dem Eisenbahndepartement und den Interessen mit einem Gutachten mit, welches von den Herren Oberbaurat Thommen und Professor Gerlich auf unser Ansuchen am 14./19. Juli in Bezug auf die Anschlußverhältnisse der aargauischen Süddahn und der Nordostbahn an die Gotthardbahn, nach Vollendung der nördlichen Zusahrtslinien, abgegeben wurde und die Richtigkeit unserer Anschaungen und Bestrebungen durchaus bestätigt.

Unterm 12. November 1892 legte die Direktion der Nordostbahn infolge einer Aufsorderung des Eisenbahnsbepartementes vom 23. August, in welcher das Nordostbahnprojekt in der eingereichten Form als unannehmbar bezeichnet wurde, einen übersichtsplan vor, in welchen zwei neue Bahnhofanlagen, die eine westlich, die andere östlich der Baarerstraße, beide ungefähr senkrecht zur bestehenden und in solcher Höhe eingezeichnet waren, daß die Straße mit einer Brücke übersetzt werden könnte. Im Begleitschreiben wurde jedoch energisch am ersten Projekt — Erweiterung des vorhandenen Bahnhoses — sestgehalten.

Am 19. Dezember 1892 gaben wir zu biefer Vorlage eine einläßliche Außerung an die Bundesbehörbe ab. Wir hielten neuerdings dem Begehren der Nordostbahn die gewichtigsten Gründe entgegen und hoben hervor, daß und warum unsere Projektvorschläge entschieden vorzuziehen seien, obwohl auch mit einer Bahnhofanlage westlich der Baarerstraße und ungefähr parallel mit derselben den Anforderungen des internationalen Verkehres in dem wesentlichsten Punkte (für die Richtung Zürich-Gotthard als Durchgangsbahnhof) entsprochen würde.

Der weitere Berlauf dieser Angelegenheit, deren Begutachtung vom Zuger Stadtrat einer Expertenkommission übertragen worden, aber noch nicht erfolgt ist, fällt nicht mehr ins Berichtsiahr.

Das allgemeine Bauprojekt für die Linie Zug-Goldau konnte daher für die Teilstrecke im Gebiete der Gemeinde Zug noch immer nicht festgestellt werden. — In Walchwil erfolgte zu Ansang des Jahres eine neue Planauslage, weil der Genehmigungsbeschluß des h. Bundesrates vom 7. Januar 1892 mehrere wesenkliche Ünderungen erforderlich gemacht hatte. Die staatliche Genehmigung des umgearbeiteten Projektes steht noch aus. — Für die Umgestaltung der Station ArtheGoldan in einen großen Abzweigungsbahnhof wurden zahlreiche Varianten ausgearbeitet, über die Anschlußverhältnisse aber konnten die unter der Leitung des Eisendahnbepartementes weiter zu führenden Verhandlungen nicht gepstogen und demgemäß auch der Umfang der damit zusammenhängenden Erweiterung der Station Immensee noch nicht festgestellt werden. Die Angelegenheit ist bekanntlich seit dem 30. Oktober 1891 aus dem Grunde deim Eisendahnbepartement anhängig, weil die direkten Verhandlungen mit der Centralbahn und der Nordostbahn ergednissos geblieden sind. Der Schriftenwechsel der Parteien ist mit unserer Duplik vom 22./29. März 1892 abgeschlossen worden. Seither ist einzig das von uns eingereichte Gutsachten der Herren Thommen und Gerlich als Beitrag zur Lösung zu verzeichnen.

Daß bei dieser Sachlage von Einhaltung ber bisher festgesetzten Vollenbungsfristen nicht die Rebe sein kann, ist einleuchtend; wir sind noch nicht einmal in die Lage versetzt, voraussehen zu können, von welchem Zeitpunkte an es möglich sein wird, die Arbeiten in ihrem ganzen Umfange ungehindert zu betreiben. So lange dieses nicht der Fall, ist es uns auch nicht möglich, den Vollendungstermin neu zu bestimmen und darauf gestützt ein bestimmtes Gesuch um Fristverlängerung einzureichen.

Das Personal unserer Bausektionen Luzern und Zug war, wie aus obiger Darstellung hervorgeht, mit bem Studium und ber Ausarbeitung zahlreicher Projektsvarianten, mit weiteren Sondierungen, Absteckungen u. s. w. ausreichend beschäftigt.

Es erübrigt uns noch, mit einigen Worten bes Bahnhofumbaues in Luzern zu gebenken, welcher zwar nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit bem Bau unserer Zusahrtslinien steht, aber nichtsbestoweniger unsere Gesellschaft als Mitbenutzerin in nicht geringem Mage berührt.

Nachbem im Jahre 1890 und früher von der schweiz. Centralbahn Studien über diesen vom Eisenbahnsbepartement schon wiederholt als dringlich bezeichneten Umbau vorgenommen und deren Ergebnisse den beteiligten Bahnverwaltungen zur Kenntnis gebracht worden waren, legte die Eigentümerin des Bahnhoses der kompetenten Bundesbehörde am 3. Februar 1891 ein Erweiterungsprojekt vor, nach welchem die Zusahrtslinie südwärts verlegt, die Kiveaukreuzungen der Hirschmatt- und der Obergrundstraße beseitigt und ein reiner Kopfbahnhof mit Stirn- und Zungenperrons mit einem Koskenaufwande von Fr. 4,875,000 geschafsen werden sollte.

Dieser Vorschlag wurde aber sowohl von der Regierung als vom Stadtrat von Luzern beanstandet, weil bessen Ausführung ganz bedeutende Schädigung schon für die dermalige und noch weit mehr für die zukünftige Entwicklung der Stadt Luzern mit sich bringen würde.

In seiner Eingabe vom 28. März 1891 an das Eisenbahnbepartement verbreitete sich der Stadtrat über diese Schädigung und beantragte die Lösung der Frage nach einem Entwurf, welchen er von den Herren Prosessor Gerlich und Baudirektor Stirnimann hatte ausarbeiten lassen. Danach sollte die Zusahrt dis zum südlichen Ende der Neustadt abgedrängt, das Aufnahmsgebäude parallel zur Quailinie gestellt, die Richtung der Kopfgeleise senkrecht darauf augenommen und die schmalspurige Brünigbahn in das Ganze organisch eingefügt werden. Nach der Berechnung der städtischen Experten betrugen die Ausgaben für ihren Vorschlag bedeutend weniger als zene sus das Projekt der Centralbahn. In einer kontradiktorischen Verhandlung unter dem Vorsitze des schweiz. Eisenbahndepartementes am 12. November 1891 kam es zu keiner Verständigung.

Mit Beschluß bes Bundesrates vom 23. Januar 1892 wurde die Centralbahn eingeladen, ihre bisherigen Borlagen für die Erweiterung des Bahnhofes Luzern durch ein neues Projekt zu ersetzen, welches unter Anlehnung an die vom Stadtrat vorgeschlagene Bariante bestimmten, einzeln aufgezählten Sauptbedingungen Rechnung au tragen habe. Die Centralbahn kam ber Auflage nach mehrfachen Berhandlungen mit ben beteiligten Berwaltungen insofern nach, als fie unter bem 2. August eine neue, alle Anforderungen in vollem Mage berück= sichtigende Studie einsandte, nach welcher die Umbaukoften auf Fr. 6,700,000 anwachsen wurden. Mit Rücksicht auf die bedeutende Steigerung der Baukosten wurde mit der Borlage das Ansuchen verbunden, der h. Bundesrat wolle in Wiedererwägung seiner Schlußnahme vom 23. Januar 1892 die Ausführung des Bahnhofumbaues in Luzern auf Grunblage bes Projektes vom 3. Februar 1891 genehmigen. Am 29. August fand sobann wiederum eine Konferenz beim Eisenbahndepartement statt, auf welcher die Centralbahn erklärte, zur eventuellen Ausführung bes Projektes vom 2. August muffe man von der Stadt eine Subvention von mindeftens einer Million in bar ober Gegenwert verlangen, und beren Ergebnis war, daß ber Centralbahn die Ausarbeitung eines Bermittlungsporichlages bes technischen Inspektorates, ben Stadtbehörben von Luzern aber aufgetragen wurde, ben angebotenen Nachweiß zu liefern, bag bie herausgerechnete Koftenbiffereng von 2 Millionen zwischen ben zwei Brojekten ber Centralbahn gar nicht vorhanden sei. Die Ausarbeitung bes Bermittlungsvorschlages ergab, daß baburch Ersparnisse nicht erzielt werden können. Auch in betriebstechnischer Sinsicht stellte berselbe eine weniger annehmbare Lösung bar. Diefes Ergebnis murbe mit Schreiben vom 8. Oktober v. J. zur Kenntnis bes Gisenbahnbepartementes gebracht.

Der Stadtrat von Luzern übertrug die Erledigung der ihm gestellten Ausgabe den Herren Oberbaurat Thommen, Professor Gerlich und Ingenieur Ed. Locher, welche in ihrem Gutachten vom 4. Oktober 1892 zum Schlusse kommen, wenn die beiden Projekte der Centralbahn betriedstechnisch gleichwertig gestellt werden, so betrage die Kostendisserung zu Gunsten des ersten vom 3. Februar 1891 nur mehr Fr. 214,300 und selbst dieser Unterschied sei nicht durch die bessere Berücksichtigung der städtischen Interessen im Projekt vom 2. August 1892 verursacht. Dieses letztere verdiene in jeder Hinsicht unbedingt den Vorzug, dasselbe entspreche den gestellten Anforderungen in befriedigendem Maße. Im übrigen empsehlen die Herren Erperten der Bevölkerung dringend "der Geneigtheit der städtischen Behörden, freiwillig einige Opfer zu bringen, ihre Zustimmung zu erteilen."

Schon unter bem 15. Oktober v. Is. hat die Centralbahn auf die Eingabe des Stadtrates, womit derselbe das Gutachten dem Eisendahnbepartemente vorlegte, zunächst bezüglich Beanstandung ihrer Kostenberechnungen geantwortet und ihr ganzes Material zur unparteiischen Prüfung zur Verfügung gestellt, worauf sie am 18. Oktober 1892 ein weiteres Schreiben folgen ließ, in welchem die Forberung einer ausgiebigen Subvention aufrecht erhalten wurde.

Am 18. November 1892 beschloß ber h. Bundesrat, der Umbau des Bahnhoses Luzern sei nach dem Projekt der S.C.B. vom 2. August 1892 zur Ausstührung zu bringen und der Stadtrat von Luzern bei den früher gemachten Anerbietungen betreffend Grundeinlösung für die neue Anlage und Verwertung des verfügbar werdenden Terrains zu behaften.

Damit ist diese Angelegenheit soweit gereift, daß die Planauflage erfolgen, die Ausarbeitung der Detailsprojekte beginnen und Verhandlungen über die von der Stadtgemeinde zu leistende Subvention, sowie über die Beteiligung der die Bahnhofgemeinschaft bildenden Gesellschaften an der Beschaffung des Baukapitals eingeleitet werben konnten.

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmagregeln.

Personen: und Gepäckverkehr. Bei der Prüfung der Frage einer Nevision der Personentarise im Sinne von Taxermäßigungen hat der schweizerische Eisenbahnverband gesunden, daß der gegenwärtige Moment, wo die Betriebsausgaben immer noch im Steigen begriffen sind, zu Experimenten, welche die Einnahmen größeren Schwankungen nach unten aussetzen könnten, nicht geeignet sei. Der Verband hat daher beschlossen, die Frage der Ermäßigung der Personentaren einstweilen zu verschieben, in der Meinung, daß es inzwischen jeder Verwaltung freistehe, auf ihrem Netze nach eigenem Ermessen vorzugehen.

Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife und Distanzens zeiger zur Einführung:

- 1. Tarif für den direkten Personen= und Gepäckverkehr zwischen Luzern, Station der Gotthardbahn, einerseits und Stationen des Comerses sowie Chiavenna anderseits.
- 2. Diftanzenzeiger zur Tarberechnung bei birekter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Berkehr zwischen ber Gotthardbahn einerseits und der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, den Bereinigten Schweizerbahnen u. f. w. anderseits.
- 3. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Neisegepäck im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der schweizerischen Nordostbahn sowie der Bötzbergbahn.
- 4. Tarif für die birekte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen ber Emmenthalbahn und solchen ber Gotthardbahn.