Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 23 (1894)

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: 19.08.2025

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

„Portefeuilles und die Prüfung der Anlagen, sowie des Bestandes der von der Centralverwaltung für eigene „und fremde Rechnung verwalteten Wertschriften vorzunehmen und hierüber dem Verwaltungsrate schriftlichen „Bericht zu erstatten hat. Die austretenden Mitglieder sind wieder wählbar."

Über den Personalbestand der Gesellschaftsorgane haben wir zunächst zu berichten, daß die Generalversammlung für eine neue Amtsdauer von drei Jahren Herrn Schuster-Burckhardt zum Präsidenten und der Verwaltungsrat Herrn Oberst Hammer zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt hat. Leider ist durch den Hinschied der Herren alt Regierungsrat J. J. Spiller in Winterthur und alt Ständerat E. Rossi in Lugano im Verwaltungsrate eine empfindliche Lücke entstanden, welche der schweiz. Bundesrat als Wahlbehörde in der Weise ausfüllte, daß er an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des Herrn Spiller Herrn Regierungsrat Locher in Winterthur und des Herrn Rossi Herrn Ständerat Simen in Bellinzona zu Mitgliedern des Verwaltungsrates ernannte.

Sodann hat der Verwaltungsrat infolge Ablaufs der Amtsdauer neuerdings Herrn Direktor Stoffel zum Präsidenten, Herrn Direktor Dietler zum Vizepräsidenten und Herrn Ingenieur Koller zum Ersatzmann der Direktion gewählt.

Im Personalbestande der höhern Beamten der Centralverwaltung sind keine Veränderungen eingetreten.

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat in 3 Sitzungen 31 und die Direktion in 135 Sitzungen 4329 Beschlüsse gefaßt.

III. Bahnbau.

1. Bauleitung.

Der Stand des dem Oberingenieur für die Ergänzungs- und Neubauten unterstellten Personals war auf Ende 1894 folgender:

Beamtenkategorien:	Central-bureau	II. Geleise Erstfeld-Göschenen	Zweiglinien		II. Geleise Biasca-Bellinzona	Zusammen
			Luzern-Immensee	Zug-Goldau		
Sektionsingenieure	—	—	1	1	—	2
Bauführer und Ingenieure	1	—	3	3	1	8
Geometer	—	—	1	1	—	2
Bauaufseher	—	—	2	—	1	3
Architekten	1	—	—	—	—	1
Zeichner, Schreiber und sonstiges Hülfspersonal	4	—	1	—	—	5
zusammen pro 1894	6	—	8	5	2	21
gegenüber 1893	6	4	7	5	—	22

Wir haben bereits im vorjährigen Berichte mitgeteilt, daß die Sektion Göschenen nach Vollendung ihrer Aufgabe (II. Geleise Erstfeld-Göschenen) Mitte Februar aufgelöst wurde.

Nachdem die Generalversammlung vom 27. September 1894 die Herstellung des II. Geleises auf den Strecken Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona genehmigt hatte, wurde die Bauleitung für letztere Strecke gegen Ende des Berichtsjahres dem Bahningenieur des II. Bezirkes übertragen und ihm hiezu ein Bauführer und vorläufig ein Bauaufseher zugeteilt.

Für Flüelen-Erstfeld wurden die nötigen Terrainaufnahmen und die Ausarbeitung der Detailpläne von einem Ingenieur des Centralbureaus besorgt.

2. Ausbau und weitere Ausrüstung der im Betriebe stehenden Linien.

Wir zählen hier die im Berichtsjahre vollendeten Bauten, Anschaffungen und Einrichtungen auf, deren Kosten auf Baukonto verrechnet worden sind.

A. Ergänzungs- und Neubauten.

Auf der freien Bahn.

1. Holzschutzwand bei km 2,670 bis 2,730 (an der Rigilehne)		Fr.	1,210. 75
2. Schottersammler im Uetenbach bei Schwyz		„	1,055. 70
3. Blockwand zum Schutze des Wärterhauses Nr. 25 a beim Sulzeck (Sisikon-Flüelen)		„	957. 85
4. Verbauungen und Aufforstungen im Schutzgebiet am Sulzeck bei Flüelen		„	1,850. 01
5. Verbauung des Gruonbaches bei Flüelen (Bauperiode 1894)		„	41,572. 90
6. Schutzbauten beim Eingang des Windgellentunnels, km 47,443 bis 47,595		„	10,093. 90
7. Verbauung im Märchlibach bei km 51,015 (Amsteg-Gurtnellen)		„	973. 50
8. Schutzmauer mit Blockwand über dem Ausgang des Pfaffensprungtunnels (Gurtnellen-Wasen)		„	5,030. 10
9. Weitere Schutzbauten gegen Steinfälle am Monte Brena, km 169,490 bis 169,600 (Rivera-Taverne)		„	10,581. 25
10. Verbauungen an der östlichen Berglehne des Monte San Salvatore, km 184,130 bis 185,380 (Lugano-Melide)		„	15,915. 55
11. Verstärkung der Eisenkonstruktionen von 5 größern und 27 kleinern Brücken auf den Strecken Biasca-Cadenazzo und Lugano-Chiasso		„	26,421. 20
12. Fußwegverbindung zwischen der Strada circolare und der Haltestelle Ranzo-Gera	Fr. 2,227. 40		
abzüglich Beitrag der Gemeinde	„ 1,200. —	„	1,027. 40
13. Brunnen für das Wärterhaus Nr. 13, km 15,275 zwischen Steinen und Schwyz (im Jahre 1893 neu erstellt)		„	474. —
14. Neues Wärterhaus Nr. 29 bei km 34,625 zwischen Flüelen und Altdorf		„	8,076. 69
15. Vergrößerung der Wärterhäuser Nr. 115 bei km 127,6 und Nr. 116 bei km 128,625 zwischen Bodio und Biasca durch Aufbau		„	2,300. —
	Summa	Fr.	127,540. 80

In den Stationen und Bahnhöfen.

Station Brunnen:			
16. Vergrößerung der Stations- und Lagerhausanlage (Unterbau, Geleiseanlage und Abschluß)		Fr.	73,120. 60
17. 3 Arbeiteraborte bei den Lagerschuppen Nr. IV, V und VI		„	1,841. 95
Station Altdorf:			
18. Zweites Stumpengeleise gegen Norden zum Aufstellen von Wagen samt Unterbau		„	8,607. 87
Bahnhof Erstfeld:			
19. Definitive Eindeckung des großen Wagenschuppens mit Holzcementbedachung		„	6,279. 40
20. Vergrößerung der Kohlenlagerplätze und Geleise hierzu		„	19,239. 18
Station Wasen:			
21. Dritter Wasserkrahn auf der Station samt Anschlußleitung		„	1,685. 85
Bahnhof Göschenen:			
22. Vergrößerung des Bahnhof-Vorplatzes		„	5,654. 20
23. Neue Stellwerksanlage samt Umbau der Gestänge-Leitungen		„	21,458. 57
Station Airolo:			
24. Vergrößerung des Passagierabortes durch einen Anbau		„	1,350. 17
Station Faido:			
25. Neuer Passagierabort mit reservierten Abteilungen		„	5,742. 95
Station Lavorgo:			
26. Brückenwage samt Geleiseanlage und Verbreiterung des Unterbau-Planums der Station		„	9,715. 48
Station Biasca:			
27. Postwagen-Remise, straßenseits angebaut an das Materialmagazin		„	4,494. 07
Bahnhof Bellinzona und Centralwerkstätte:			
28 a) 3 Anbauten an die Lokomotivreparatur für Werkführerbüreaux, Werkzeuganfertigung und Magazine	Fr. 12,099. 24		
b) Einwandung des offenen Teiles des ehemaligen Reparaturschuppens und Einrichtung zu einer Blechbearbeitungswerkstätte	„ 6,130. 35		
c) Aufstellung von 2 Hydranten in der Kesselschmiede	„ 337. 85	„	18,567. 44
Station Rivera-Bironico:			
29. Lokomotiv-Drehscheibe samt Geleiseanlage		„	25,065 67
Station Maroggia:			
30. Verlängerung des Stumpengeleises und Einbinden desselben ins Hauptgeleise I		„	2,742. 15
Internationaler Bahnhof Chiasso:			
31. Neuer italienischer Frachtgut-Zollschuppen von 80 m Länge mit angebauter 35 m langer gedeckter Laderampe und Drehkrahn		„	58,084. 30
32. Vergrößerung des schweizerischen Frachtgut-Zollschuppens, Verlängerung der Laderampe und Halle		„	8,778. 25
33. Ausbau des Durchganges zwischen den italienischen Frachtgut-Zollschuppen IV und V zur Vereinigung beider Schuppen		„	4,257. 62
Übertrag		Fr.	276,685. 72

	Übertrag	Fr. 276,685. 72
34. Wagenreinigungs- und Desinfektionsanlage	„	12,281. 98
35. Ergänzung der Pflasterung auf der Viehverladerampe, Vermehrung der Viehstände, Erstellung einer Düngergrube und Ergänzung der Hydrantenanlage	„	2,282. 91
36. Restzahlung für Lieferung von Drehscheiben zu der pro 1893 bereits verrechneten Vergrößerung des Güterbahnhofes	„	2,301. —
Station San Nazzaro:		
37. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch einen straßenseitigen Anbau	„	3,703. 10
Summa	Fr.	297,254. 71

An Telegraphen und Signalen:

38. Telephonische Verbindung zwischen den Stationen und Wärterhäusern der Strecke Melide-Balerna	Fr.	4,162. 55
Summa	Fr.	4,162. 55

B. Vermehrung und Verbesserung des Betriebsmaterials und der Gerätschaften für den Betriebsdienst.

Betriebsmaterial.

39. 7 Stück Lokomotiven, Serie C^{3T}, Nr. 72—78, samt Ausrüstung mit Westinghousebremse und Geschwindigkeitsmesser	Fr.	464,765. —
40. 10 Stück vierachsige Personenwagen, Serie C^{4}, Nr. 1201—1210, samt Westinghousebremse, Dampfheizung und Gasbeleuchtung	„	198,420. —
41. 6 Stück offene Güterwagen, Serie M^{R2}, Nr. 5101—5106	„	14,542. 50
42. Ausrüstung der 3 Biertransportwagen G. B., Nr. 3901 - 3903, mit Westinghousebremse und Dampfheizungsleitung	„	1,826. 25
43. Einrichtung der Dampfheizung in den Personenwagen und Einrichtung für die Dampfabgabe bei den Lokomotiven	„	95,699. 86
Summa	Fr.	775,253. 61

44. Maschinen, Werkzeuge und Gerätschaften für die Centralwerkstätte.

a) Diverse Werkzeugmaschinen, wie Drehbänke, Hobel- und Shaping-Maschinen	Fr.	25,625. —
b) Diverse Werkzeuge, Gerätschaften und Einrichtungen	„	42,231. 47
Summa	Fr.	67,856. 47

45. Gerätschaften für den Betriebsdienst.

a) Schmalspurige Transportgeleise und Rollwagen für die neuen Kohlenlagerplätze in Erstfeld (v. Pos. 20)	Fr.	4,159. 80
b) Gerätschaften für den Remisenanbau in Bellinzona (erstellt 1893)	„	3,318 66
c) Gerätschaften für den neuen italienischen Frachtgut-Zollschuppen in Chiasso (v. Pos. 31)	„	585. —
d) Gerätschaften für die Wagenreinigungs- und Desinfektionsanlage in Chiasso (v. Pos. 34)	„	180. —
e) Perronuhr für die neue Station Gordola-Val Verzasca	„	340. —
Summa	Fr.	8,583. 46

C. Sonstige Ausgaben.

46. Expropriation.

a) Gehalte und Nebenauslagen für Expropriation und Führung des Grundbuches, Gebühren ꝛc.	Fr.	6,354. —
b) Erwerbung von 12,185 m² Grund und Boden und Gebäulichkeiten für Ergänzungs- und Neubauten	„	65,637. 95
c) Entschädigungen für Servitute und Kulturschäden	„	831. 52
d) Vorkehren gegen Feuersgefahr an den im Bereiche des Funkenwurfes der Lokomotiven liegenden Gebäuden	„	8,780. —
Summa	Fr.	81,603. 47

Zusammenstellung der Ausgaben für den Ausbau und die weitere Ausrüstung der im Betriebe stehenden Linien.

A. Ergänzungs- und Neubauten:				
auf der freien Bahn	Fr.	127,540. 80		
in den Stationen und Bahnhöfen	„	297,254. 71		
an Telegraphen und Signalen	„	4,162. 55	Fr.	428,958. 06
B. Vermehrung und Verbesserung des Betriebsmaterials ꝛc.:				
Betriebsmaterial	Fr.	775,253. 61		
Maschinen, Werkzeug und Gerätschaften für die Centralwerkstätte	„	67,856. 47		
Gerätschaften für den Betriebsdienst	„	8,583. 46	„	851,693. 54
C. Sonstige Ausgaben:				
Expropriation			„	81,603. 47
Summa der Ausgaben für A, B und C			Fr.	1,362,255. 07
Hierzu kommt:				
Rente an Mme. Hava-Favre pro 1894			„	10,000. —
Total			Fr.	1,372,255. 07

Zu den einzelnen belangreichern Posten fügen wir die nachstehenden Erläuterungen bei:

ad 5. Die hier verrechneten Ausgaben beziehen sich auf die Arbeiten der Bauperiode 1894; die Verbauung hat im Jahre 1888 mit Erstellung einer großen Thalsperre am Ausgange der Schlucht begonnen (vide Gesch.-Ber. pro 1888, Seite 15, Pos. 2) und wurde 1891 nach einem vom Bundesrate genehmigten Verbauungsplane fortgesetzt. Die bisherigen Ausgaben, einschließlich der Bauperiode 1894, betragen Fr. 189,490. 14, an welche der Bund einen Beitrag von Fr. 75,266. 31 geleistet hat. Rückständig sind nun noch einige Ergänzungen an der mittlern Partie und die großen Sperren und sonstigen Sicherungsarbeiten in der obersten Partie des Gruonbaches.

ad 6. Die im Berichtsjahre beim Eingange des Windgellentunnels erstellten Schutzbauten gegen Ablösungen von der steilen Sturzhalde und den darüber stehenden senkrechten Felswänden bestehen in der Herstellung einer Blockwand auf der im Jahre 1885 ausgeführten Schutzmauer und einer anschließenden Schutzmauer.

ad 9. Auch die Schutzbauten am Monte Brena mußten ergänzt werden, da neue Vorkommnisse und Beobachtungen gezeigt hatten, daß die frühern Schutzdämme die Bahn noch nicht auf eine genügende Länge vor den Steinfällen sicher zu stellen imstande waren.

ad 10. Hier handelt es sich um die Verbauung des im Jahre 1889 (v. Bericht Seite 14) erworbenen östlichen Abhanges des Monte San Salvatore. Die Verbauung wird einen Aufwand von ca. 50,000 Fr. erfordern; die Ausführung wurde auf mehrere Jahre verteilt.

ad 11. Diese Arbeiten wurden im Jahre 1892 begonnen (v. Bericht, Seite 26) und haben bis heute eine Ausgabe von Fr. 76,377. 24 verursacht.

ad 14. Die Erstellung dieses Wärterhauses war Bedürfnis, da die Bedienung der Barrieren und Aufsicht beim Weidgang die beständige Anwesenheit eines Wärters erfordert.

ad 16. Die unter dieser Position verrechneten Ausgaben betreffen das Zufahrtsgeleise und die Geleiseanlage für die neuen Lagerschuppen samt den Auffüllungs- und andern äußern Arbeiten und bilden mit den im Vorjahre verrechneten Ausgaben für die Erstellung der Schuppen selbst (v. Bericht 1893, Seite 10) die Gesamtkosten für die durch gesteigerte Nachfragen nach Lagerräumen notwendig gewordene Vergrößerung der Lagerhausanlage.

Diese umfaßt gegenwärtig 8 Lagerschuppen mit Raum für die Lagerung von über 3000 Wagenladungen Getreide und Mühlenprodukten; ein Schuppen ist an die Eidgenossenschaft vermietet; die übrigen Schuppen sind fortwährend belegt und reichten für die Nachfrage vom verflossenen Herbst noch immer nicht aus, so daß wir genötigt waren, in Flüelen, Sisikon und Bellinzona provisorische Schuppen zu erstellen und andere Räumlichkeiten für Lagerzwecke einzurichten.

ad 17. Bei der Erweiterung der Lagerhausanlage mußte der Abort abgebrochen werden; die Kosten desselben figurieren unter den Abschreibungen pro 1894 (v. S. 56).

ad 18. Die Vermehrung der Geleise zur Aufstellung einer größern Anzahl von Wagen auf der Station Altdorf ist infolge der zunehmenden Frequenz der Viehmärkte notwendig geworden.

ad 19. Der Wagenschuppen wurde im Jahre 1887 erstellt, jedoch nur provisorisch mit Dachpappe eingedeckt; die Kosten dieser nunmehr durch eine definitive Bedachung mit Holzcement ersetzten Eindeckung erscheinen unter den Abschreibungen.

ad 20. Mit den im Berichtsjahre teils vergrößerten, teils neu geschaffenen Kohlenlagerplätzen ist vorläufig nur dem dringendsten Bedürfnis Rechnung getragen; ein Projekt für eine rationelle Lösung der Lagerplatzfrage in Erstfeld in Verbindung mit einer ebenso notwendigen Vergrößerung der Stationsanlage überhaupt ist in Vorbereitung.

ad 22. Auf Anregung des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartementes haben wir einem von der Urner Behörde geäußerten Wunsche entsprochen und den Stationsplatz von Göschenen gegen Osten um $3^1/_2$ m erweitert. Dadurch wurde der eidgenössischen Post eine bequemere Zu- und Abfahrt auf diesem Platze verschafft und zugleich jeder Widerspruch gegen die Schlußnahme des Bundesrates vom 28. Juli 1893 betreffend die für Aufstellung der Fuhrwerke auf dem Stationsplatze einzuhaltende Ordnung beseitigt.

ad 23. Die durch den zweigeleisigen Betrieb der Strecke Erstfeld-Göschenen geschaffenen veränderten Einfahrtsverhältnisse, die Verbesserung der Sicherung der Ein- und Ausfahrt der Züge und die Einführung aufschneidbarer Spitzenverschlüsse haben die Erstellung einer neuen Stellwerksanlage notwendig gemacht. Von der alten Anlage konnte außer dem Apparatturm nur die Gestängeleitung wieder verwendet werden; die Kosten der entfernten Bestandteile und der unfruchtbaren Arbeiten wurden abgeschrieben (v. Seite 56).

ad 25. Der alte Passagierabort war für Faido schon lange ungenügend und mußte durch einen größern, mit reservierten Abteilungen, ersetzt werden. Die Erstellungskosten des alten Abortes wurden abgeschrieben (v. Seite 56).

ad 26. Veranlaßt durch den regern Betrieb der Steinbrüche in der Umgebung der Station.

ad 27. Die Postwagen-Remise wurde auf Ansuchen der eidgen. Postverwaltung erstellt.

ad 28. Die Werkführerbüreaux und die Werkzeugmacherei samt Magazin waren früher in der Lokomotiv-Reparaturwerkstätte eingebaut und wurden unzulänglich; durch die Verlegung dieser Räumlichkeiten in die hergestellten Anbauten wurde auch Raum in der Lokomotivreparatur gewonnen.

ad 29. Die Vorspannlokomotiven für die zu Berge fahrenden Züge auf der Strecke Bellinzona-Rivera konnten früher für die Rückfahrt nicht gekehrt werden. Um diesem namentlich für die Bedienungsmannschaft sehr fühlbaren Übelstand abzuhelfen, wurde die unter dieser Position verrechnete Anlage erstellt. Eine günstige Gelegenheit, die Anlage ohne große Kosten auszuführen, ergab sich dadurch, daß bei Vergrößerung des Depots Bellinzona eine ältere Drehscheibe disponibel wurde, welche hier gut verwendet werden konnte, so daß sich die Ausgaben für die Anlage nach Ausscheidung des übertragenen Wertes der Drehscheibe nur auf Fr. 7292. 55 belaufen.

ad 31, 33 und 36. Für die mit den Verwaltungen der italienischen Mittelmeerbahnen und der adriatischen Bahnen festgestellte Vergrößerung des Güterbahnhofes Chiasso wurde bereits pro 1893 ein Betrag von Fr. 150,200. 23 in Rechnung gestellt (v. Bericht, Seite 12); mit den nun pro 1894 verrechneten Ausgaben ist diese Vergrößerung für einmal abgeschlossen. Die Gesamtausgaben für die Vergrößerung stellen sich nun auf Fr. 215,452. 58.

ad 32. Der schweizerische Zollschuppen wurde durch Einwanden und Ausbau der anschließenden Verladehalle vergrößert; ferner wurde die Laderampe verbreitert und verlängert und ein Teil derselben mit einem Hallendach versehen.

ad 34. Diese Anlage liegt abseits vom Bahnhofe und besteht aus einem Gebäude mit Kesselraum und Magazin, einem gepflasterten Wagenreinigungsplatz von 40 m Länge, 3 Düngergruben und der Hydranten- und Geleiseanlage.

ad 38. Telephonische Verbindungen zwischen den Stationen und Wärterposten bestehen nun auf den Strecken Immensee-Goldau, Brunnen-Flüelen, Erstfeld-Biasca und Bellinzona-Chiasso mit 29 Sprechapparaten in Stationen und 72 Sprechstationen in Wärterhäusern, bezw. in den Kilometernischen des Gotthardtunnels.

ad 39, 40 und 41. Mit diesen Posten gelangen die im Jahre 1892/93 angeschafften und in Verkehr gestellten 7 Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender, Serie C^{3T} Nr. 72 – 78, sowie 10 vierachsige Personenwagen III. Klasse (à 80 Sitzplätze), Serie C^{4} Nr. 1201—1210, und 6 Steintransportwagen, Serie M^{R2} Nr. 5101—5106 zur Verrechnung. Außerdem sind im Berichtsjahre 2 Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Schnellzüge, Serie A^{3T}, angeschafft und in Betrieb gesetzt worden, welche noch nicht in Rechnung stehen; es sind dies eine drei- und eine viercylindrige Compound-Maschine. Nachdem sich diese Maschinen in Konstruktion und Leistung bewährt haben, soll aus denselben der Typus für die künftig anzuschaffenden Schnellzugs-Lokomotiven abgeleitet werden.

Der Stand des Rollmaterials auf Ende 1894 ist in den unter den Beilagen befindlichen Tabellen 14 und 20 zusammengestellt.

ad 43. Diese Bauausgabe enthält die Kosten der Einrichtung für die Dampfabgabe an die Heizeinrichtungen der Personenwagen bei 54 Lokomotiven, die Einrichtung der Dampfheizung selbst in 228 Personenwagen und die Herstellung der Dampfleitungen ohne Heizung bei 109 andern Wagen. Die Installation wurde von unserer Centralwerkstätte in den Jahren 1886 bis 1892 successive ausgeführt und gelangt nun als abgeschlossen zur definitiven Verrechnung. Dagegen werden die früher in 162 Personenwagen bestandenen Luftheizungseinrichtungen und 30 Ofenheizungen mit den Erstellungskosten von Fr. 83,050 vom Baukonto abgeschrieben (v. Seite 56).

ad 44. Betrifft Neuanschaffungen von verschiedenen Werkzeugmaschinen und die Vermehrung des Handwerkzeugs infolge Vergrößerung der Arbeiterzahl.

ad 44 und 45. Betrifft die Ausstattung von Neubauten mit dem erforderlichen Inventar und Gerätschaften.

ad 46. Die sub b verrechneten Erwerbungen umfassen folgende Objekte:

2,635 m² 2 Liegenschaften in der Gemeinde Erstfeld mit Haus, Stall und Umschwung, teils für die unter Pos. 20 aufgeführte Vergrößerung der Kohlenlagerplätze in Erstfeld, teils für die zukünftige des Rangierbahnhofes und der Lagerplätze erworben;

1,169 m² Land in der Gemeinde Altdorf für die Erstellung des 2. Stumpengeleises, Pos. 18;
3,263 m² Land in der Gemeinde Wasen für neue, noch auszuführende Schutzbauten im Entschigthal;
830 m² Land in der Gemeinde Airolo und
670 m² Land in der Gemeinde Quinto für Schutzbauten, Kilm. 90.310—90.440, unterhalb „Ponte sordo";
488 m² Land in der Gemeinde Contone und
476 m² „ in der Gemeinde Rivera für Abflachung zu steil angelegter Einschnittsböschungen;
2,427 m² „ in der Gemeinde Mezzovico für die unter Pos. 9 aufgeführten Schutzbauten am Fuße des Monte Brena;
227 m² Land in der Gemeinde Contra, nachträglich erworben für die im Jahre 1893 eröffnete neue Station Gordola-Val Verzasca;

12,185 m² Grund und Boden im ganzen.

Die Kosten sub d für die Vorkehren gegen Feuersgefahr durch Funkenwurf der Lokomotiven betreffen 17 Objekte, welche sämtlich im Kanton Uri liegen.

3. Ausbau der Bergstrecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca für zwei Geleise.

Indem wir auf unsere Berichterstattung vom vorigen Jahre (1893, Seite 14—17) verweisen, fügen wir jenen Angaben über die Ausführung und Vollendung dieser Bauten die Angaben über die Kosten bei, welche nun abgeschlossen sind.

In der folgenden Tabelle sind diese Kosten nach den einzelnen Kapiteln ausgeschieden und dem der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 28. November 1887 vorgelegten Voranschlage gegenüber gestellt.

Kapitel	Erstfeld-Göschenen				Airolo-Faido				Faido-Biasca				Zusammen			
	Voranschlag		Baukosten		Voranschlag		Baukosten		Voranschlag		Baukosten		Voranschlag		Baukosten	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
V. Bahnbau.																
A. Sektionsbauleitung .	80,000	—	250,246	18	48,000	—	107,761	18	54,000	—	152,530	90	182,000	—	510,538	26
B. Expropriation . .	59,000	—	48,304	75	48,000	—	43,081	73	91,000	—	71,766	87	198,000	—	163,153	35
C. Unterbau	4,645,200	—	4,424,792	09	2,626,800	—	2,171,624	46	2,518,000	—	2,414,171	64	9,790,000	—	9,010,588	19
D. Oberbau . . .	763,000	—	927,659	44	534,000	—	540,031	09	695,000	—	839,533	21	1,992,000	—	2,307,223	74
E. Hochbau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. Mech. Einrichtungen			38,888	52			32,854	62			27,818	76			99,561	90
G. Bahntelegraph . .			899	40			5,162	60			208	85			4,472	05
H. Abgrenzung . . .			854	90			902	11			1,720	56			3,477	57
I. Gerätschaften für den Betriebsdienst . .	114,800	—	640	—	66,200	—	257	60	64,000	—	—	—	245,000	—	897	60
K. Krankheits-u. Unfalls-Entschädigungen .			37,192	98			473	95			1,750	19			39,417	12
	5,662,000	—	5,727,679	46	3,323,000	—	2,902,149	34	3,422,000	—	3,509,500	98	12,407,000	—	12,139,329	78
Hierzu kommen:																
für allgemeine Kosten, u. zwar:																
Centralverwaltung													—	—	47,475	—
Bauzinsen													667,285	—	606,909	24
Vorstudien und Centralbauleitung . .													—	—	188,217	38
Inventar- und Gerätschaften für Bahnbau													—	—	121,704	55
Total													13,074,285	—	13,103,635	95

Die Gesamtausgaben für den Bau des II. Geleises auf den Bergstrecken betragen hiernach Fr. 13,103,635. 95. Hiervon gelangten Fr. 3,206,481. 36 im Jahre 1893 zur Verrechnung und Fr. 9,897,154. 59 stehen auf der gegenwärtigen Baurechnung.

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, waren für einen Teil der allgemeinen Kosten und für Bauleitung teils gar keine, teils unzureichende Ansätze vorgesehen. Der Verfasser des Voranschlages ging von der Voraussetzung aus, die bestehenden Organe des Bahndienstes auch für die Bauleitung des zweiten Geleises benutzen zu können, wie dieselben den Ausbau der Bahn neben der laufenden Bahnerhaltung beaufsichtigen. Allein die fortwährende Zunahme des Verkehres bedingte auch eine stetige Vermehrung von solchen Ergänzungsbauten und damit die vollständige Inanspruchnahme der ordentlichen Organe des Bahndienstes. Wir mußten daher sehr bald eine besondere Bauleitung für das zweite Geleise aufstellen, welche es denn auch ermöglichte, die nachträglich beschlossene Beschleunigung der Bauten und die Abkürzung der Baufrist durchzuführen. Die im Verlaufe des Baues angeordneten Verstärkungen der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken, sowie die Einführung des stärkern Oberbaues haben bedeutende Mehrausgaben herbeigeführt; diese letztern kommen auf die Kapitel „Unterbau" mit ca. 249,800 Fr. und „Oberbau" mit ca. 380,000 Fr. und betragen daher zusammen ca. 629,800 Fr.

Die Ersparnisse beim Unterbau, welche die Mehrkosten für die übrigen Kapitel decken, rühren teils von Verringerung der Arbeitsquantitäten, zum größern Teil von den bei der Vergebung der Arbeiten und Lieferungen erzielten niedrigeren Preisen her.

Der Posten für Bauinventar (Fr. 121,704. 55) enthält unter anderem die Anschaffungskosten einer größern Anzahl normalspuriger Rollwagen und mehrerer Schiebebühnen, die bisher weder verkauft noch sonst verwendet werden konnten.

Im vorjährigen Geschäftsberichte, Seite 17, haben wir auch die Beanstandungen des Eisenbahndepartements in Bezug auf einzelne Ausgabeposten der Baurechnung für das II. Geleise der Sektion Airolo-Faido erwähnt; bei Aufstellung der Rechnung für die beiden andern Sektionen (Erstfeld-Göschenen und Faido-Biasca) wurde nun im voraus nach den bei der vorangegangenen Rechnungsbereinigung zur Geltung gelangten Grundsätzen verfahren.

Zu diesen Ausgaben kommen noch die sämtlichen Abschreibungen mit Einschluß der bereits im Vorjahre berichteten nach folgender Tabelle:

	Sektion Erstfeld-Göschenen		Sektion Airolo-Faido		Sektion Faido-Biasca		Zusammen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr	Cts.	Fr.	Cts.
a) Ausgaben für Veränderungen an bestehenden Anlagen, Abbruch und Wiederherstellen von Objektsteilen ꝛc. . .	40,250	16	14,657	82	25,087	86	79,995	84
b) Verschieben des Betriebsgeleises und von Brückenkonstruktionen, Umbau der Geleiseköpfe der Stationen . . .	44,966	30	14,309	94	17,687	75	76,963	99
c) Gänzlich untergegangene Objekte und Teile der ersten Bahnanlage . . .	30,950	89	37,458	54	—	—	68,409	43
zusammen . .	116,167	35	66,426	30	42,775	61	225,369	26

Von diesen Beträgen wurden:

	auf Gewinn- und Verlust-Rechnung	auf Konto „zu amortisierende Verwendungen"
pro 1893 . . .	Fr. 14,657. 82	Fr. 51,768. 48
im Berichtsjahre .	„ 65,338. 02	„ 93,604. 94
zusammen	Fr. 79,995. 84	Fr. 145,373. 42

übertragen; dieselben erscheinen daher nicht in der Zusammenstellung der Bauausgaben und sind als Überschreitung des Voranschlages zu betrachten.

Wir haben in unserem vorjährigen Berichte die für die Herstellung des II. Geleises erforderlich gewesenen Arbeitsquantitäten mit denjenigen der ersten Anlage verglichen. Zur Ergänzung dieser Vergleichung fügen wir bei, daß die Baukosten der ersten, einspurigen Anlage, ohne Kosten der Stationen, Fr. 50,194,815 betragen haben und die reinen Baukosten für die Herstellung des II. Geleises von Fr. 12,449,252 daher nicht ganz 25% jener Kosten ausmachen.

Wir schließen mit diesen Mitteilungen unsere Berichterstattung über den Bau des II. Geleises der Bergstrecken ab.

4. Bau des II. Geleises auf den Thalstrecken Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona.

Für die erstere Strecke beschränkte sich die Arbeit auf Terrainaufnahmen und auf die Aufstellung des Bauprojektes samt detailliertem Voranschlage.

Für Biasca-Bellinzona wurden folgende Arbeiten vergeben:

die Lieferung und Aufstellung der eisernen Brückenkonstruktionen im Gewichte von 331.1 Tonnen in Gemeinschaft mit den Brücken für Flüelen-Erstfeld und die Zweiglinie Zug-Goldau (114.4, bezw. 916.6 Tonnen); die Vergebung erfolgte an die Società nazionale delle Officine di Savigliano in Turin auf Grund einer allgemeinen Ausschreibung;

die Lieferung von 11,000 m^3 Tessinkies für die Schwellenbettung;

die Verbreiterung der Widerlager und Pfeiler der Moësa-Brücke bei Castione.

Mit den Fundationen für diese Brücke ist bereits begonnen worden.

Gleichzeitig mit dem Bau des II. Geleises wird auch eine Hebung der Nivellette an drei Stellen zwischen Osogna und Claro und südlich von dieser Station wegen Unzulänglichkeit der Durchflußhöhen der Brücken für die dort die Bahn querenden Wildbäche durchgeführt werden.

Die Bauzeit für jede der Strecken ist auf $1^1/_2$ Jahre, vom Baubeginne an gerechnet, angenommen.

5. Bau der Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau.

Der vorjährige Geschäftsbericht enthält die Bemerkung, man werde nach Vollendung der lokalen Erhebungen durch die gerichtlichen Experten in den zahlreichen und wichtigen Expropriationsprozessen mit dem Bau der Linie Luzern-Immensee in größerm Maßstabe beginnen können. In der That schritten wir, nachdem die bundes-

gerichtlichen Augenscheinsverhandlungen auf den in Frage kommenden Grundstücken in den Monaten April und Mai stattgefunden hatten und das Projekt unter Berücksichtigung der Abmachungen mit den Expropriaten endgültig festgestellt war, zum Baue auf derjenigen Strecke, welche die größte Bauzeit erfordert, d. i. auf der Strecke vom Reußübergang bis zum Würzenbach bei Luzern. Wir schrieben die Unterbauarbeiten für Umfahrung der Stadt in den öffentlichen Blättern zur Übernahme aus und schlossen am 14. August v. Js. mit den Herren Rom. Nisoli von Grono (Graubünden) und S. Marinoni von Mailand einen Bauvertrag ab. Die Unternehmer thaten zunächst Schritte, um sobald wie möglich in den 776 m langen Allenwindentunnel und in den 1269 m langen Wesemlintunnel einbrechen zu können.

Sodann eröffneten wir für Übernahme der Unterbauarbeiten zwischen der Thalstraße bei Küßnacht und dem südlichen Ende der Station Immensee, d. i. auf 2820 m Bahn mit dem 120 m langen Schwarzenbachtunnel und etwa 134,000 m³ Massenbewegung, ebenfalls Konkurrenz und übertrugen dieselben am 16. Oktober an die Unternehmung Ingr. Galli & Cie.

Der Reußübergang bei Luzern, welcher im Spätherbst des Vorjahres begonnen worden, war Ende März 1894 fertig fundiert und Ende Juni aufgemauert; Mitte August war die Montierung der Eisenkonstruktionen für die Brücke über den Fluß und für die beidseitigen Straßenunterführungen beendet.

Am Schlusse des Berichtsjahres blieben noch die Unterbauarbeiten für die zirka 10½ Kilometer lange Strecke zwischen den beiden Endlosen zu vergeben; dazu sind alle Vorbereitungen getroffen; die Vergebung dieser Arbeiten, welche eine kürzere Bauzeit erfordern als die bereits in Angriff genommenen, fällt in das nächste Berichtsjahr.

Über die im letzten Jahre vollzogenen Landerwerbungen gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Es wurden erworben auf Grund von

	Kaufverträgen:			Schatzungsentscheiden:			bundesgerichtlichen Instruktionsanträgen:			bundesgerichtlichen Urteilen:		
	Parzellen Zahl.	erworben m².	Kaufsumme Fr.	Parzellen Zahl.	erworben m².	Kaufsumme Fr.	Parzellen Zahl.	erworben m².	Kaufsumme Fr.	Parzellen Zahl.	erworben m².	Kaufsumme Fr.
					Gemeinde Luzern.							
	3	10,882	79,135	1	10	1,160	22	44,957	342,895	10	10,618	132,730
					Gemeinde Küßnacht.							
	6	21,555	29,950	5	8,730	14,109	—	—	—	—	—	—
zusammen	9	32,437	109,085	6	8,740	15,269	22	44,957	342,895	10	10,618	132,730

Die Gesamterwerbung im Berichtsjahr umfaßt hiernach 47 Parzellen mit 96,752 m² Flächengehalt für Fr. 599,979. Von Luzern bis Seeburg ist noch ein Fall beim Bundesgericht anhängig; von Seeburg bis zur Station Küßnacht konnten nur in 6 Fällen Kaufverträge abgeschlossen werden; alles übrige mußte der eidgenössischen Schatzungskommission vorgelegt werden, welche im August und Oktober die Augenscheinsverhandlungen abgehalten, bis zum Jahresschluß aber noch keinen Entscheid abgegeben hat.

In den laut Geschäftsbericht für das Jahr 1893 vor Bundesgericht gezogenen 11 Fällen aus der Gemeinde Küßnacht hat die Lokalbesichtigung im Juli und August 1894 stattgefunden; bezügliche Urteilsanträge wurden uns jedoch im Berichtsjahre nicht zugestellt.

Aus nachstehender Tabelle ist zu ersehen, wie sich die Leistungen im Unterbau auf den beiden in Angriff genommenen Endstrecken mit Ausschluß des Reußüberganges am Ende des Berichtsjahres zu den veranschlagten Quantitäten verhielten:

Arbeitsgattung.		Voranschlag.	Leistung bis Ende 1894.	in % des Voranschlages.
Erd- und Felsbewegung, Fundamentaushub	m^3	182,000	29,690	16,3
Steinsätze, Aus- und Hinterbeugungen	"	2,850	229	8,0
Brücken und Durchlässe: Mauerwerk	"	4,600	824	18,0
" " " Röhrendurchlässe	m	1,470	318	21,6
Ausbruch der Tunnels und Galerien	m^3	77,460	2,295	3,0
Tunnelmauerung	"	15,620	346	2,2

Zur Ausführung dieser Arbeiten, sowie der nicht inbegriffenen Vor- und Nebenarbeiten wurden im ganzen 25,202 Tagschichten aufgewendet; das Mittel der Arbeiterzahl für den nutzbaren Arbeitstag betrug in den Monaten September und Oktober 126, im November und Dezember 375.

Auf der Linie Zug-Goldau konnte der Bau noch nicht beginnen.

Am 5. Januar 1894 genehmigte der Bundesrat das von der Nordostbahn vorgelegte allgemeine Bauprojekt für den neuen Bahnhof Zug mit einer Reihe von Vorbehalten und am 24. März 1894 unser allgemeines Bauprojekt für die Linie Zug-Goldau auf dem Gebiete der Gemeinde Zug, welches wir am 1./4. September 1893 der Bundesbehörde zur Gutheißung unterbreitet hatten. Aus Anlaß der Planauflage waren eben von seiten der Kantonsregierung, vom Einwohnerrate, vom Bürgerrate und von Privaten so zahlreiche und weitgehende Abänderungsbegehren und Einsprachen eingelaufen, daß auf Beantwortung und Beurteilung derselben sehr viel Zeit verwendet und eine Verzögerung der endgültigen Entscheidung notwendigerweise herbeigeführt werden mußte, ohne daß schließlich der Mehrzahl der vorgebrachten Begehren hätte entsprochen werden können. Der Genehmigungsbeschluß des Bundesrates ließ dem Einwohnerrate von Zug noch Zeit zur Abgabe einer Erklärung, ob er statt der rechtsseitigen Böschung des zwischen der Gas- und der Baarerstraße projektierten Dammes eine Stützmauer in halber Dammhöhe wünsche. Am 10. April erging die Erklärung in bejahendem Sinne, aber trotz der Gutheißung des Projektes durch die zuständige Stelle noch in Verbindung mit dem Begehren nach Vergrößerung der Lichtweite der Überfahrt über die Gasstraße von 6 auf 12 Meter. Eine ebensolche und weitere Zumutungen wurden an die Direktion der Nordostbahn gestellt und so der Anfertigung eines definitiven, als Grundlage der Bauvergebung geeigneten Projektes Hindernisse bereitet. Gegenüber der Planauflage vom 30. September 1893 bedeutet der Ersatz des Dammes zwischen der Gasstraße und der Poststraße eine bei Erwerbung von Grund und Boden im Stadtrayon so wichtige Abänderung, daß wir für die in Frage kommende Strecke anfangs August eine neue Planauflage anordnen mußten; am 11. September konnten wir den Detailplan über die Bogenstellung bei Zug der Bundesbehörde vorlegen, welche denselben am 2. Oktober v. J. genehmigte.

Da die Grundeinlösung nur zum geringen Teil auf gütlichem Wege möglich war, wandten wir uns am 8. August an die eidgenössische Schatzungskommission, welche auf den 3. Oktober eine erste Tagfahrt veranstaltete. Bis zu Ende 1894 gingen jedoch nur bezüglich dreier Fälle die Entscheide der Kommission ein, gegen welche

beim Bundesgericht Rekurs angemeldet wurde. Die Expropriation in Zug betrifft zum Teil Gebäulichkeiten, zum Teil andere Objekte, deren Beseitigung vor gänzlicher Durchführung des Schatzungsverfahrens unthunlich ist. Dieser Umstand allein schon hinderte uns daran, den Bau der schwierigsten Strecke, die Umfahrung von Zug, zu vergeben; dazu kam noch, daß die Jahreszeit die Ausführung des dringendsten Baugegenstandes, des gemauerten Viaduktes, über welchen der Materialüberschuß aus dem Zugertunnel und dessen Voreinschnitten in die Anschüttung des neuen Bahnhofes verbracht werden soll, doch nicht mehr gestattet haben würde.

Vom Projekt für die neue Bahnhofanlage in Zug sandte uns die Direktion der Nordostbahn am 1. September 1894 eine Ausfertigung, in welcher sämtliche Vorbehalte der Bundesbehörde Berücksichtigung gefunden hatten. Einige von uns dazu gestellte Begehren betreffend Ergänzung der Geleiseanlage und Einrichtung von Aufenthaltslokalen sollen bei Bearbeitung der Detailpläne beachtet werden.

Die seit so langer Zeit anhängige Frage der Neugestaltung des Betriebsanschlusses der aargauischen Südbahn an die Gotthardbahn ist im Berichtsjahre entschieden worden. Nachdem wir das auf Seite 19 und 20 unseres vorjährigen Geschäftsberichtes erwähnte Gegenprojekt der Centralbahn über die Erweiterung der Station Immensee zu einem Gemeinschaftsbahnhofe Ende Januar in einer weiteren Eingabe an das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement beleuchtet und unsern Standpunkt begründet hatten, gab die Centralbahn namens der aargauischen Südbahn ihre Rückäußerung darauf Ende Februar ab. Am 16. April wurde der Gegenstand in einer von der Bundesbehörde einberufenen Konferenz noch einmal besprochen, und am 11. Mai entschied das Departement: „Die aargauische Südbahn ist gehalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth-Goldau an die Gotthardbahn anzuschließen.“ Am 19. Juni teilte uns das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement mit, es sei von keiner Partei gegen seinen Entscheid Berufung an den Bundesrat angemeldet worden und derselbe somit in Rechtskraft erwachsen. Was wir beharrlich erstrebt hatten, ist also durchgedrungen.

Der zu Anfang des Jahres 1891 öffentlich aufgelegte Entwurf eines Gemeinschaftsbahnhofes Arth-Goldau war bei den kantonalen und Gemeindebehörden, wie bei privaten Interessenten auf lebhafte Opposition gestoßen. Um den geäußerten Wünschen, ohne zu große Unzukömmlichkeiten für den Bahnbetrieb, gerecht zu werden, erschien uns das Projekt eines sogen. Halbinselbahnhofes, bei welchem das Aufnahmsgebäude in den von den Linien Immensee-Goldau und Zug-Goldau bei ihrem Zusammentreffen gebildeten Winkel hineingestellt wird, die geeignetste Lösung. Ende Juli konnten wir der Bundesbehörde hierüber Vorlage machen und die Pläne gleichzeitig der Kantonsregierung und den beteiligten Bahngesellschaften zur Kenntnis bringen, sowie in der Gemeinde Arth öffentlich auflegen. Allerseits erklärte man sich mit dem Entwurf im ganzen einverstanden, brachte aber verschiedene Bemerkungen und Wünsche nach etwelcher Erweiterung der Geleiseanlage vor, welche dann schriftlich und konferenziell behandelt wurden und einige Abänderungen veranlaßten. Als Ergebnis derselben unterbreiteten wir dem Eisenbahndepartement am 12. Dezember definitive Pläne, deren Genehmigung nicht mehr in das Berichtsjahr fällt.

Für den Bau der Zufahrtslinie Zug-Goldau wurde in der Gemeinde Zug eine Parzelle auf gütlichem Wege, in den Gemeinden Zug und Walchwil je eine solche auf Grund von bundesgerichtlichen Instruktionsanträgen, im ganzen 3 Parzellen mit 7901 m² Flächengehalt um Fr. 45,876 erworben.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Brückenkonstruktionen für diese Linie haben wir gleichzeitig mit derjenigen für das II. Geleise Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona der Società nazionale delle Officine di Savigliano übertragen.

Der Bahnhofumbau in Luzern, welcher unsere Gesellschaft als zukünftige Miteigentümerin interessiert schritt im Berichtsjahre nach Programm fort. Von den Erdarbeiten waren Ende Dezember 37 %, vom Stütz-

und Futtermauerwerk 35½ %, vom Mauerwerk der Brücken und Durchlässe 52 % der vorgesehenen Gesamtmenge geleistet; der neue Gütsch- und der Schönheimtunnel sind im Stollen durchgeschlagen; am 22. November wurde der neugebaute Teil des Güterbahnhofes bezogen und am 13. Dezember ein provisorischer Personenbahnhof dem Betriebe übergeben, um die Fundierungsarbeiten für das neue Aufnahmsgebäude in Angriff nehmen zu können. Von den Konkurrenzplänen für dieses Gebäude hat keiner den Anforderungen ganz entsprochen; die Jury erkannte einen zweiten und zwei dritte Preise zu und empfahl einen fernern Entwurf zum Ankauf; für die Ausführung stellte jedoch die Centralbahn ein eigenes Projekt auf und arbeitete im Laufe des Berichtsjahres die Detailpläne hierzu aus. Sie beabsichtigt, den Bahnhofumbau derart zu fördern, daß bis zum Beginn der Sommerfahrplanperiode 1896 sämtliche neuen Anlagen dem Betriebe übergeben sein werden.

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Im letztjährigen Geschäftsbericht hatten wir erwähnt, aus welchen Gründen die schweizerischen Bahnen an die Annahme der vom schweizerischen Eisenbahndepartement gewünschten Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette die Bedingung knüpften, daß die Unübertragbarkeit der Billette formell im schweizerischen Transportreglement ausgesprochen und daß bei Unterbrechung der Fahrt die Abstempelung der Billette vorgeschrieben werde.

Unterm 10. Juli 1894 hat alsdann der h. Bundesrat den nachstehenden, die von den Bahnen gestellten Bedingungen berücksichtigenden Beschluß gefaßt:

1. Der vom schweizerischen Eisenbahnverband vorgeschlagenen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette um je einen Tag,

2. der von demselben gewünschten Aufnahme des Grundsatzes der Unübertragbarkeit der Billette und

3. der von demselben ferner gewünschten Einführung der Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechungen

die nachgesuchte Genehmigung in der Meinung zu erteilen, daß die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette spätestens auf 1. Januar 1895 zur Durchführung zu kommen habe.

Gegen diesen Beschluß, bezw. gegen Ziffer 2 und 3 desselben wurde aber von verschiedenen Seiten, namentlich von der Presse, Protest erhoben. Wir können nicht auf alle gegen die Sache selbst erhobenen Einwendungen und auf alle den Bahnen im allgemeinen gemachten Vorwürfe eintreten, sondern weisen nur darauf hin, daß laut den Konzessionen auf Billetten für Hin- und Rückfahrt eine Ermäßigung von 20 % auf den Taxen für einfache Fahrten einzutreten hat. Hieraus geht unzweifelhaft hervor, daß die Hin- und Rückfahrtsbillette schon durch die Konzessionen als unübertragbar erklärt worden sind; denn der Begriff „Hin- und Rückfahrt" setzt unbedingt voraus, daß die Strecke von A nach B und die Strecke von B nach A von einer und derselben Person zurückgelegt wird. Würde dagegen die Fahrt von B nach A von einer andern Person ausgeführt als diejenige von A nach B, so wären das eben zwei einfache Hinfahrten. Die bis Mitte der Achtzigerjahre erteilten Konzessionen bestimmen auch, daß die „Hin- und Rückfahrt" am gleichen Tage, bezw. am gleichen und folgenden Tage stattzufinden habe.

Wenn nun die Bahnen, nachdem sie bereits schon jetzt bezüglich der Gültigkeitsdauer über die ihnen vorgeschriebenen Verpflichtungen hinausgegangen sind, diesbezüglich noch weitere Zugeständnisse machen sollen, und