Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 28 (1899)

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:** 18.11.2025

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

# B. Zesonderer Teil.

# I. Bahnbau.

## 1. Bauleitung.

Der Stand bes für die Neu- und Ergänzungsbauten angestellten ober bethätigten Personals war am Ende bes Berichtsjahres folgenber:

- 1 Sektionsingenieur,
- 1 Ingenieur für Brückenverftarkungen,
- 1 Architekt,
- 1 Forstinspektor,
- 3 Bauauffeber,
- 2 Zeichner,
- .1 Gehülfe für heliogr. Planvervielfältigung.

Ein Teil biefes Personals war noch mit ber Ausarbeitung und Bervielfältigung ber Katasterpläne für bie neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Golban beschäftigt.

Die bezüglichen Befoldungen find bei ben einzelnen Objetten verrechnet.

# 2. Ansban des im Betriebe ftehenden Bahuneges.

Im Berichtsjahre wurden die nachstehenden Neu- und Ergänzungsbauten vollendet und abgerechnet, sowie die weiters aufgeführten Ausgaben für Vermehrung und Verbesserung des Rollmaterials und der Betriebsgerätischaften abgeschlossen und dem Baukonto belaftet.

## I. Erganzungs= und Reubauten.

## Auf ber freien Bahn.

1. Berkleidungsmauern im Bor= und Nacheinschnitt	t des Schiltenneunetunnel	s und Stützpfeiler	
im Lerchenbühlfelseinschnitt			Fr. 4,027.30
2. Erhöhung bes Schutbammes an ber Rigilehne	, km 3,160-3,290 r. b.	<b>3.</b>	, 1,780. —
3. Anlage für die Bentilation bes Gotthardtunnels	3 beim Nordportal in G	öschenen	,, 172,823.73
4. Berbauungen und Aufforstungen in ber "Faut	ra di Barenzo", Gemein	de Quinto, gegen	
Lawinen	. ,		,, 6,586.46
5-7. Berftarkung ber Gifenkonstruktionen folgent	der Brücken:		
Rohrbachbrücke, km 66,904 (I. Gel. rech	its) zwischen Wassen		
und Göschenen		Fr. 22,999.67	
Vallonearmbrücke, I. Geleise, km 125,918	Bodio—Biasca .	,, 3,864.51	
Eisenbrücke bei km 155,053		" 2,481.60	
Ponticellobrucke, km 156,470		,, 7,480.70	
Valleggio di Viganobrücke, km 156,763	Monte Cenerelinie	,, 1,162.75	
Valleggio di Gallibrücke, km 156,942		, 9,196.31	
Valle di Grottabrücke, km 157,881		,, 8,146.28	
그 내리의 살았다. 그렇게 하고 있었다.	Übertrag -	Fr. 55,331.82	Fr. 185.217. 49

		Übertrag	Tr.	55,331.	32	ær.	185,217.49
	Calaschibrücke, km 157,971	\		3,713.		0	200,211.10
	Selvacciabrücke, km 158,068		"	9,893.			
	Balle di Torinobrücke, km 158,596		"	10,745.			
	Rovanescobrücke, km 162,577	Monte Cenerelinie	"	10,487.	*		
	Eisenbrücke bei km 165,512		"	1,408.			
	Bebeggiobrücke, km 167,763		,,	1,693.			
	Troboarmbrücke, km 163,254		"	2,201.			
	Gerrabachbrücke, km 172,859	Binolinie	,,	3,053.			
X =	Ranzobachbrücke, km 174,663		"	5,342.	37	,,,	103,870.58
8.	Konsortialbeitrag für die Berbauung bes Mol	inobaches bei Magadino.	Rest			"	1,290.67
						"	
	Auf ben Sta	tionen und Bahnhö	fen.				
	Station Smmenfee.						
9.	Einwandung der Halle zum Schutze des Stell	(merfe&					591. 25
	Rehrichtgrube		•		•	"	120. 20
	Steinplatten-Einfriedigung zwischen Zufahrtöfte	cake und Geleiseanlage (	Ծույլում	)		- 11	888. —
	Bahnhof Arth=Golbau.	p	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,			"	
19	Gilgutmagazin mit Bureau und Remisenraur	n für Touarläschroauisite	P	ahrichtanul			
14.	Plattenbelag für ben Berron vor bem Maga;			egragiai	λε,		13,539.54
13	2 Aufenthaltsbuden für die Weichenwärter .	in and amycomigsucocn	cii .			"	943.75
10.			•		•	"	340, 13
4.4	Station Steinen.	Stuten in Stalian					1 150
14.	Anschluß an die Privatwasserleitung des Jos.	Schuler in Steinen .			•	"	1,152. —
	Station Schwyz.						
15.	Vergrößerung bes Güterschuppens		•			"	4,686. 35
	Bahnhof Erstfelb.						
16.	Zwei Rangierverbotsignale samt Blockanlage .					,, -	2,151.07
17.	Unschluß an die Gemeindemafferversorgung und	d Erweiterung bes Leitu	ngsne	ģes,			
	Nachtrag zu Pos. 20 der Baurechnung 1898		•			<i>,,</i> :	406. 20
	Station Gurtnellen.						
18.	Zweite Brückenwage im Geleise IV				•	"	3,262.57
	Station Waffen.					1	
19.	Erweiterung ber Geleise= und Rampenanlage	für ben Steinverlab .					10,377.85
	Bahnhof Göfdenen.						
20	Abzugsdohle für die nördliche Schmiergrube,						
	Nachtrag zu Pos. 22 der Baurechnung 1898						427.40
			•	•		"	1210
91	Station Biasca.	uns Comistions alexand	Foston	Duak Buck.	ج.		
41.	Verlängerung ber süblichen Steinverlaberampe auf berselben	und Crimining entes	elien	Diegiragi	ເສ		4,493,85
22	Einbindung ber Weiche Nr. 16 in bas nörblic	the Stellment	•		•	"	429.90
<i>μ</i> υ.	emonioning bet weinge set. 10 iii bus libtbill	ige Otembert	•	174		~	
				Übertr	ıg	yr.	333,848. 67

	Vahnhof Bellinzona. Übertrag	Fr.	333,848. 67
	3. Anbau an die sübliche Lokomotivremise für ein Aufenthaltslokal der Lokomotivreiniger . 4. Andau an den Sandschuppen für ein Magazin zur Aufdewahrung von Holz und feuer=	".	2,430. 10
_	fester Erbe	"	1,693. —
	Centralmerkstätte in Bellinzona.		
	5. Putgrube im Zusahrtsgeleise nördlich der Wagenreparatur 6. 53,0 m Geleise an der Ostflucht der Sodawäscherei und 20,5 Radialgeleise bei den	"	991.60
	Drehscheiben vor ber Schmiebe	"	1,167.13
	Station Giubiasco.		
2	7. Läutewerke für die Wegübergänge bei km 153,750 und km 154,190 und Beleuchtung		
	Bahnhof Lugano.	"	1,056. 36
o	8. Bergrößerung bes Güterschuppens mit neuem Anbau jur die Güterexpedition, Berladehalle		
4	auf der Güterrampe und Berlängerung der Rampe nach Süden		37,22755
29	3. Reinigungs= und Desinfektionsplat für Viehwagen samt Dungergrube	"	1,822. 20
	Station Menbrisio.		
3(	). Anschluß an die Wasserleitung der Gemeinde Mendrisio	<b>"</b>	1,144. 02
	Bahnhof Chiasso.		
31	1. Telephonische Verbindung zwischen bem Bureau der Souschefs im Aufnahmsgebäude und		
	dem Güterbahnhof	"	274. 85
	Station Cadenazzo.		
32	2. Läutewerk für die Barriere nördlich von km 159,067	"	267. 17
	Berfciedene Objekte und Einrichtungen.		
38	3. 1 Wärterbude beim W. H. Nr. 127, km 139,050, Ofogna—Claro und 2 Schirmbuden zu ben Wegübergängen bei ben Wärterhäusern Nr. 145 und 148 zwischen Giubiasco—Cabenazzo—Wagadino		535.60
34	Telephonische Verbindung zwischen der Station Gurtnellen und dem Wärterhaus Nr. 49 am Eingang des Pfassensprungtunnels .	"	
25	그들이 이 사람이 프로그리 내용 해서를 프랑아 됐다면서 아니는 아이를 하면 하게 되지만 하고 있다면 살아 있다.	"	605, 65
ပေး	5. Ofen für die neue Wärterbude Nr. 45a bei km 54,540 oberhalb Gurlnellen (Nach= trag zu Objekt 39 der Baurechnung pro 1897)		20. —
	하이 , 이 그림 - 이탈리아() , 이 이 등 이 등 이 등 사람들이 , 불통이 , 소문 <del></del>	~	
	Übertrag	Fr.	383,083. 90

Übertrag Fr. 383,083.90 Mörbliche Zweiglinien: Luzern - Immenfee und Zug - Golban. Erganzung'sbauten. 36. 1. Technische Bauleitung Fr. 2,733.80 2. Unterbau 939.80 3. Hochbau 1,418.25 4. Unfallskoften 78. -Fr. 5,169.85 Hiervon ab: Übertragung von Bauleitungskosten auf die Berbauungsarbeiten am Sasso rosso ob Airolo ,, 1,109.20 4,060.65 Fr. 387,144. 55 zusammen für I II. Bermehrung und Berbefferung bes Betriebsmaterials und Anschaffung von Berätschaften für ben Betriebsbienft und für bie Centralwerkstätte. Betriebsmaterial (Wagen.) 37. 6 zweiachsige Gepäckwagen, Serie F Rr. 1641-1646, mit Kaltenbalgeinrichtung, boppelter Westinghousebremse, Dampfheizung, Gasbeleuchtung und Bentilation Fr. 73,500. — 38. 225 Güterwagen, Serie GRI Rr. 2501 - 2725, mit Westinghousebremse und Dampfleitung ,, 986,352 96 39. Ausruftung von 6 Personenwagen I. Rlaffe, Serie A Nr. 61-66, mit Faltenbalg 14,215.01 40. Umbau von 24 Personenwagen III. Rlasse, Serie C Rr. 938-961, auf größern Rabstand und Einbau und Einrichtung von Aborten 36,489.66 Berätichaften für ben Betriebsbienft. 41. Mobilien und Gerätschaften für die Centralbureaux in Luzern 2,101.65 42. Werkzeuge und Gerätschaften für ben Bahnauffichts= und Unterhaltungsbienft 895.80 43. Berätschaften für ben Stations= und Bugsbienft 3,763,52 44. Gerätschaften für ben Fahrbienft 3,718.99 45. Werkzeuge und Beratichaften für die Centralmerkstätte . 15,500.50 zusammen für II Fr. 1,136,538.09 III. Sonftige Ausgaben. 46. Expropriation: a) Expropriationsbureau, Anwälte und staatliche Behörden, im all= Fr. 5,704.50 ,, 8,414.25 Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau Fr. 14,118. 75 b) Landerwerbungen und Entschädigungen für Servitute: Stammlinie . Fr. 4,734.05 ,, 2,074.20 Neue Zufahrtslinien 6,808.25 c) Bortohren gegen Feuersgefahr durch Funkenwurf der Lokomotiven 22,277. --1,350. — Tr. 47. Rente an Mab. Hava = Favre in Paris pro 1899 10,000. zusammen für III Fr. 32,277.

### Busammenstellung.

I. Ergänzungs: und Neubauten	Fr. 387,144.55
II. Betriebsmaterial und Gerätschaften	,, 1,136,538.09
III. Sonstige Ausgaben	" 32,277. —
Total für Ausbau bes im Betriebe stehenden Bahnneges	Fr. 1,555,959. 64
Hiervon gehen für Erlose, Rückerstattungen und Abschreibungen zu Gunften bes	
Baukontos gemäß betaillierter Aufstellung auf Seite 46 bes vorliegenden Berichtes ab .	" 47,050. 24
so daß pro 1899 der Nettobetrag von	Fr. 1,508,909. 40
für Erganzungs- und Neubauten, Betriebsmittel und Betriebsgerätschaften auf Baukonto über	tragen wurde (vergl.
die 28. Jahregrechnung über bie Verwendungen zu Bauzwecken).	

Bu einigen Objekten von größerem Belang fugen wir folgende Erlauterungen bei:

- ad 3. Über die Ventilationsanlage für den Gotthardtunnel in Göschenen haben wir bereits im vorigen Jahre ausstührlich berichtet (vergl. Seite 17 und Beilage III des Geschäftsberichtes pro 1898). Pro 1899 kommen die abgeschlossenen Baukosten mit Fr. 172,823. 73 zur Verrechnung; hierin sind jedoch der Buchwert der für den Antried provisorisch verwendeten Lokomotive, sowie die Kosten der Herrichtung und Aufstellung derselben nicht inbegriffen. Letztere Kosten sind auf Betriedsausgaben verrechnet und die Lokomotive selbst geht nach Erstellung der definitiven Kraftanlage wieder in den Fahrpark zurück. Für die definitive Kraftanlage ist die der Gotthardbahn gehörige Wasserkraft der Gotthardreuß in den Schöllenen, welche s. It. für den Bau des Gotthardtunnels erworden wurde, in Ausssicht genommen. Studien und Projekte für diese Anlage sind im Gange und einige Borarbeiten auch bereits in Angriff genommen. Weiteres über den Betrieb der Anlage im Jahre 1899 besindet sich unter Abschnitt D, Seite 28 und 29.
- ad 5—7. Die Ausgaben für die Verstärkungen der Eisenkonstruktionen von offenen Brücken betragen pro 1899 Fr. 103,870.58 und verteilen sich auf 16 Objekte (pro 1898 Fr. 83,768.18 für 11 Objekte); das für diese Verstärkungen verwendete Material (Brückeneisen Ia Qualität und Nieten) wog 171,507 kg; die ursprünglichen Gewichte dieser Brücken betragen zusammen 700,000 kg, die Verstärkungen daher nach dem Gewicht 24,5 %. Das größte Objekt ist die Rohrbachbrücke zwischen Wassen und Göschenen (Bogenbrücke von 60 m Weite), deren Eisenkonstruktion für das I. Geleise mit einem Auswand von Fr. 22,999.67 verstärkt wurde.
- ad 12. Balb nach der Eröffnung des neuen Bahnhofes Arth-Goldau hat sich das Bedürfnis herausgestellt, die Eilgutabsertigung an die Geleise zu verlegen, auf welchen die die Eilgutwagen führenden Züge einund ausfahren, um so die Empfänger rasch bedienen zu können; der neue Eilgutschuppen liegt zwischen den Aufnahmsgebänden der Gotthardbahn und demjenigen der Arth-Rigi-Bahn; im Schuppen wurde auch ein Raum für Feuerlöschgerätschaften vorgesehen.
- ad 19. Infolge der gesteigerten Verfrachtung von Granitwerkstücken aus dem Bruche oberhalb der Station Wassen wurden die bisherigen Verladeeinrichtungen ungenügend; die Erweiterung besteht in der Versgrößerung des Steinverladeplatzes im Norden der Station, in der Vermehrung der Geleise und Erstellung einer Steinverladerampe in zweckmäßiger Verbindung mit dem Rollbahngeleise aus dem Steinbruch.
- ad 28 und 29. Auch hier mußte dem gesteigerten Lokalgüterverkehr Rechnung getragen werden; sowohl die Lagerräume als die Bureaux der Güterexpedition waren bis aufs äußerste ausgenützt, so daß die Stadtbehörden und Private vorstellig wurden. Mit der erstellten Vergrößerung und Verbesserung der Anlage ist dem Raummangel nach allen Richtungen abgeholsen. Ferner hat sich auf dem Bahnhof Lugano die Erstellung eines Platzes zum Reinigen von Viehwagen als Bedürsnis ergeben.

ad 37 und 38. Wir haben diese Anschaffungen bereits im Geschäftsbericht pro 1898 (Seite 16) ermähnt. Die bort weiter aufgeführten 14 Personenwagen find noch nicht vollständig abgeliefert worben.

ad 39 und 40. Die Verbefferungen an dem alten Rollmaterial sind im Text der Baurechnung auß= führlich angegeben.

ad 41-45. Sier handelt es sich hauptfächlich um folgende Anschaffungen:

Centralbureaux: Schreib- und Rechenmaschinen für mehrere Abteilungen.

Bahnunterhalt: Felbschmiebe und Werkzeugausruftung für einen Telegraphenmonteur.

Zugsbienft: Signalmittel infolge ber neuen Signalvorschriften, verschiebene Wagen fur bie Lagerschuppen in

Brunnen und für Giornico und Lugano; Bermehrung ber Feuerlöschgeräte in Arth = Golbau

und Göschenen.

Fahrdienst: Signalmittel zur Durchführung bes neuen Signalreglements, Ausruftungsgegenstände für bie

neuen Gepäckmagen.

Centralwerkstätte: 1 Gleichstrom = Nebenschlußmotor, 2 Sätze Wagenhebebocke und verschiedene Werkzeuge und

Gerätschaften.

ad 46. Die hier verrechneten Ausgaben beziehen sich im allgemeinen auf die Abwicklung der Expropriationsgeschäfte und auf die Aufstellung und Fortführung des Grundbuches; bezüglich der Stammlinien auf die Gerichtskoften und Entschädigung in der Streitsache über den Bermögensnachteil eines Expropriaten insolge Entnahme von Wasser aus dem Absrutter Sagebach für die Wasservorgung des Bahnhoses Göschenen, in welcher erst im Berichtsjahre der Entscheid gefällt wurde (die betreffende Wasservorgung wurde im Jahre 1896 erstellt, s. 25. Geschäftsbericht) und bezüglich der neuen Linien auf nachträglich eingelangte Rechnungen über Prozeskfosten in Expropriationssachen und auf Nachzahlungen für Landerwerbungen.

Wir bemerken hier, daß die Abrechnungen mit den Expropriaten der neuen Linien überhaupt noch nicht abgeschlossen sind.

Schließlich führen wir noch die größeren ber auf Ende 1899 in Ausführung verbliebenen Objekte an; es sind folgende:

Berrondach und Perronbelag vor dem Aufnahmsgebäude in Walchwil;

ein Nebengebäube beim Depot Erstfeld, enthaltend Gießerei und Sobamäscherei für die Depotwerkstätte und Sand= und Holzlager;

ein neues Abortgebäude in Biasca süblich vom Aufnahmsgebände mit Lampisterie und Remise für Feuerlöschgeräte und ein neues Babhaus für die Angestellten (bisher war dort nur eine sehr primitive provisorische Einrichtung vorhanden);

ein fahrbarer Drehfrahn zur Bervollständigung ber Ginrichtungen fur ben Steinverlad;

bie neue Rampen- und Geleiseanlage in Djogna für ben Steinverlad r. b. B.;

bie Vergrößerung der Anlagen für den lokalen Güterverkehr in Bellinzona, Anlage für den Umlad von Transitwagen, Desinfektionsanlage für Viehwagen, Stumpengeleise für den Anschluß des Zufahrtsgeleises zur . Centralwerkstätte;

ein neues Bahndienstgebäude in Lugano, enthaltend Postbüreaux, Aufenthaltslokal für das Zugspersonal, Stationsmagazin und Remise für Feuerlöschgeräte (die durch die Verlegung verschiedener Dienstlokale in das neue Gebäude frei werdenden Käume im Aufnahmsgebäude ermöglichen eine Vergrößerung der jetzt ungenügenden Räumlichkeiten für den Expeditionsdienst und besonders für die Gepäckabsertigung).

In Bezug auf die Brückenverstärkungen bemerken wir, daß dieselben zunächft an der Morobbia- und Nobasaccobrücke, sowie an 4 Blechbalkenbrücken der Monte Cenerelinie und der Pinolinie vorgenommen werden und der Umbau einer größeren Anzahl von offenen Durchlässen in überdeckte auf diesen Linien begonnen wurde, letzterer, um den Vorteil einer ununterbrochenen Geleiseunterlage über diese Objekte zu erzielen.

Bereits oben haben wir erwähnt, daß die im Jahre 1898 bestellten 4 Personenwagen I. Al. und 10 Personenwagen II. Al. sich noch im Bau befinden, und fügen bei, daß im Berichtsjahre weitere 5 vierachsige Personenwagen III. Al. bestellt wurden.

# 3. Ban ber Zweiglinien Lugern-Immenfee und Zug-Golban.

Die vom vorigen Berichtsjahr rückständigen Geschäfte der neuen Linien konnten soweit erledigt werden, daß wir eine Baurechnung auf 30. Juni 1899 abschließen und dem Eisenbahndepartement unter dem 14./16. November mit dem Ersuchen um Beranlassung der Prüsung vorlegen konnten. Diese Baurechnung schließt mit einer Bausumme von Fr. 18,616,641. 67. Die Prüsung hat im November und Dezember durch den eidg. Kontrollsingenieur stattgesunden, und das Eisenbahndepartement setzte und mit Schreiben vom 19. März 1900 von dem Resultat derselben mit dem Vorschlag in Kenntnis, zur Erzielung einer raschen Erledigung der Differenzpunkte eine Konferenz abzuhalten. Wir erklärten uns damit einverstanden; da jedoch diese Konferenz zu einer Zeit, in welcher es noch möglich gewesen wäre, die Ausgaben zu bereinigen und die ersorderlichen Ausstellungen für die definitive Verrechnung auf Baukonto vorzunehmen, noch nicht stattgefunden hatte, so sigurieren diese Bauausgaben pro 1899 nochmals auf dem Konto der Verwendungen für unvollendete Objekte.

In Bezug auf die im Rückstand gewesenen Abrechnungen mit den Unterdau-Unternehmern (v. Seite 19 bes Geschäftsber. pro 1898) erwähnen wir noch, daß mit allen eine gütliche Einigung zu stande gekommen ist, nur nicht mit den Unternehmern Nisoli & Marinoni (1. Los der Luzernerlinie), welche, wie bereits im Borjahre berichtet, mit ihren exorditanten Forderungen den Prozesweg betreten haben. Mit unserer Duplik vom 30. Januar 1900 ist der Rechtsschriftenwechsel in dieser Prozessache abgeschlossen worden, und es stehen nun die weitern Verfügungen des Bundesgerichts zu erwarten.

Wir fügen noch bei, daß die nach dem Abschluß der Baurechnung für die neuen Linien (30. Juni 1899) aufgesaufenen Ausgaben im vorhergehenden Abschnitt in befonderen Positionen (36 und 46 a und b) aufgeführt und der allgemeinen Baurechnung belastet worden sind, und daß weitere Ausgaben für rückständige Geschäfte, wie die Vervielfältigung und Ausarbeitung der Katasterpläne, die Erledigung baulicher Begehren, welche von seite der Behörden und Erpropriaten gestellt wurden, die Abrechnung mit den letztern auf Grund der definitiven Ausmaße u. s. w. noch im Jahre 1900 zur Verrechnung gelangen werden.

Eine fernere Bauausgabe bilbet noch unser Anteil an ben Bautosten bes neuen Bahnhofes Luzern und ber Zusahrtslinie bis zur Gemeinschaftsgrenze an ber Baselstraße dahier. Die von uns an die Gemeinschaftskosten bezahlten Akontozahlungen betragen bis Ende des Berichtsjahres Fr. 2,812,800. —. Auch dieser Betrag steht pro 1899 noch auf dem Konto "unvollendete Objekte", nachdem eine Abrechnung über die definitiven Bauausgaben zur Zeit noch nicht vorliegt. Die Ausstellung der Abrechnung ist Sache der Schweizer. Centralbahn.

Die Verträge über die Mitbenützung ber Station Immensee und die Beordnung bes Betriebes auf der Strecke Immensee-Goldau (Gotthardbahn und Aarg. Südbahn), sowie über die Mitbenützung des Bahnhoses Arth = Goldau (Gotthardbahn, Aarg. Südbahn, Südostbahn und Arth = Rigibahn) sind im Berichtsjahre unterzeichnet worden. Bezüglich der von der Arth=Rigibahn an den Gemeinschaftsdienst zu leistenden Quote ist jedoch eine Bereinbarung noch immer nicht erzielt worden; wir beabsichtigen daher, im Einverständnis mit den übrigen beteiligten Bahngesellschaften den gerichtlichen Weg zur Feststellung des Beitrages zu betreten.