

Bahnbau

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn**

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

V. Bahnbau.

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

Bezüglich des Standes dieser Abrechnungen ist Folgendes zu bemerken:

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

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

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

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

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

In Bezug auf die Bauausführung ist Folgendes mitzutheilen:

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

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

Für die Generellinie wurden auf Grundlage von 242 Kaufverträgen für 39,269 m² Land 36,487 Fr. 10 Cts. vorausgabt, worin Entschädigungen für Inkonvenienzen, Beseitigung von Bäumen zc. inbegriffen sind.

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

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

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

a) Das Abräumen loser Felsmassen an den An schnittsböschungen und Felswänden, sowie der Halben in der unmittelbaren Nähe der Bahn und das Befestigen und Stützen loser Felsblöcke. Die Punkte, an welchen solche Arbeiten vorgenommen werden mußten, sind folgende: beim Rindelfluchtunnel, auf der Strecke Brunnen-Sifikon, namentlich beim Delbergtunnelausgang, zwischen Amsteg und Gurtellen, besonders am Eingange des Bristen-tunnels I, zwischen Stalvedrotunnel und Piotta, auf den Strecken Dazio-Polmengo und Lavorgo-Giornico, ferner auf der Montecenerelinie zwischen dem Precassinotunnel und Kobasacco und bei Laverne.

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

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

Hier erwähnen wir zunächst:

a) Die Erstellung der zweiten Geleise auf den Strecken Göschenen-Mivolo und Bellinzona-Giubiasco, welche Arbeiten bereits im Vorjahre eingeleitet wurden. Der Gotthardtunnel sammt den Anschlußstrecken war, wie bekannt, im Unterbau bereits für zwei Geleise erstellt. Auf der Strecke Bellinzona-Giubiasco mußte der Unterbau der zweiten Spur theilweise neu erstellt werden. Beide Strecken sind mit dem Sommerfahrplan für den doppelgleisigen Betrieb eröffnet worden.

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

Station Jimmesee: Einbinden des Stumpengeleises in das Hauptgeleise.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Geleiserverbindungen eingelegt. — Zur Schaffung von Räumlichkeiten für das Zugspersonal, die Wagenwifiteure und zur Magazinierung von Materialien für den Bahnunterhalt und Betrieb wurde das ehemalige provisorische Aufnahmsgebäude der Station Locarno nach Bellinzona verlegt und entsprechend eingerichtet. — Endlich erwähnen wir hier der Bauten zur Vervollständigung der provisorischen Reparaturwerkstätte in Bellinzona, nämlich: Erstellung eines Anbaues für die Kupferschmiede und Gießerei, eines Schuppens für die Bandagenaufziehanstalt und eines Brettermagazins; Verschaltung des offenen Lokomotivreparaturschuppens und Erstellung von Revisionsgruben und eines Steinplattenbodens in demselben, Foundationen für eine Anzahl neu angeschaffter Werkzeugmaschinen und Legen von Rollbahngleisen für Aufstellung der Radsätze.

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

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

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

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

Station Locarno: Verbesserung der Wasserleitung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. In Folge der kontradiktorischen Vermessung des Gotthardbahnnetzes mußte eine Umarbeitung des internen Distanzenzeigers vorgenommen werden, wodurch theils eine Neuerrstellung, theils eine Aenderung der für den Verkehr zwischen der Gotthardbahn und schweizerischen Bahnen bestehenden Distanzenzeiger zur Tarberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen und Kranken und für die