Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 12 (1883)

Rubrik: Bahnbetrieb

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: 11.07.2025

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

Nachbem bas von beiben Parteien für verschiebene Punkte angerusene Beweismittel ber Expertise schon vorher als zulässig erklärt worden war, nahm der Instruktionsrichter theils im Dezember, theils am Nechtstage vom 28. Januar 1884 die Wahl der Experten vor; dieselbe siel auf die Herren Oberbaurath Thommen in Wien, Oberingenieur Meyer in Lausanne, Professor Laisle in Stuttgart und Generalinspektor Schlemmer in Paris.

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

Nachbem wir für verschiebene Reparaturen und Rekonstruktionen im Tunnelmauerwerk schon in den frühern Rechtsschriften 97,583 Fr. 43 Cts. in Rechnung gebracht, haben wir für gleichartige Arbeiten neulich den weitern Betrag von 286,955 Fr. 26 Cts. gegen die Unternehmung eingeklagt. Zur Wahrung der daherigen Beweise wurde, da die Garantiefrist der Unternehmung für das Mauerwerk mit Ende 1883 ablief, 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 Weyer und unser Oberingenieur Herr Bechtle in Göschenen in Folge des bekannten Unfalles (Vergiftung durch Kohlenoryd) 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 Hauptprozesse erledigt werde.

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

Wir wollen hier noch beifügen, daß unser Prozeß mit der Unternehmung L. Favre im Schweizerischen Nationalsrathe zur Sprache gebracht worden ist, indem in der Sitzung vom 4. Juli 1883 ein Mitglied des Nathes anläßlich der Berathung des bundesräthlichen Geschäftsberichtes den Borwurf erhob, der Bundesrath habe eine Bersöhnung der Parteien verhindert. Herr Bundesrath Welti wieß den Borwurf 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, mährend 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 versöffentlichen; 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 Abvokat Nambert als Vollmachtträger der Unternehmung, beziehungsweise der Erbin des verstorbenen Herrn L. Favre bezeichnet worden.

VI. Bahnbetrieb.

A. Zarifmaßregeln.

Personen= und Gepäckverkehr. In Folge ber kontradiktorischen Bermessung des Gotthardbahnnetzes mußte eine Umarbeitung des internen Distanzenzeigers vorgenommen werden, wodurch theils eine Neuerstellung, theils eine Aenderung der für den Berkehr zwischen der Gotthardbahn und schweizerischen Bahnen bestehenden Distanzenzeiger zur Taxberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen und Kranken und für die

birekte Abfertigung von Leichen, Reisegepäck 2c., sowie der bezüglichen Personentarise nothwendig wurde. Ferner mußten zu den im letzten Geschäftsbericht erwähnten Personentarisen in theilweiser Erweiterung oder Abänderung derselben eine größere Anzahl von Nachträgen erstellt werden, deren spezielle Aufführung wir, weil kein besonderes Interesse bietend, glauben unterlassen zu sollen.

Dagegen notiren wir hier die zur Einführung gelangten neuen Tarife wie folgt:

1) Direkter Personen= und Gepäcktarif für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Württembergischen Staatsbahn einer= und Stationen der Schweizerischen Bahnen anderseits vom 1. Mai 1883; 2) direkter Personen= und Gepäcktarif London=Schweiz=Jtalien via Frankreich=Gotthard vom 1. Juni 1883; 3) direkter Personen= und Gepäcktarif London=Belgien=Holland=Jtalien via Sterpenich vom 1. Juni 1883; 4) Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Jtalien einerseits und Deutschland, Desterreich=Ungarn, Frankreich, Belgien, den Nieder= landen und der Schweiz anderseits vom 1./15. Juli 1883; 5) direkter Personen= und Gepäcktarif London und Holland=Jtalien via Rheinroute vom 1. September 1883; 6) direkter Personen= und Gepäcktarif London, Belgien, Holland=Schweiz via Sterpenich=Luremburg und via Rheinroute vom 1. Oktober 1883.

Das eidgenössische Schützenfest in Lugano im Monat Juli veranlaßte uns für den Personenverkehr mit dieser Station Erleichterungen über die Dauer des Festes eintreten zu lassen. Während die übrigen Schweizerischen Bahnen diejenigen Vortheile gewährten, welche seit einer Reihe von Jahren durch die Beschlüsse der Schweizerischen Eisenbahnkonferenz geregelt sind, ermäßigten wir mit Rücksicht auf die große Entsernung der Feststadt die Preise und ließen sodann für die zweite Abtheilung des Festes noch ganz erheblich niedrigere Fahrpreise eintreten.

Für ben Besuch ber schweizerischen Landesausstellung in Zürich gewährten wir, wie die übrigen Schweizerischen Bahnverwaltungen, ebenfalls Vergünstigungen.

Mit dem Verwaltungsrathe der Vereinigten Dampfschifffahrtgesellschaft des Vierwaldstättersee's konnte eine Vereindarung betreffend die gegenseitige Gültigkeit der Personenbillets auf Land= und Seeroute nicht erzielt werden, weil die Ansprüche der genannten Verwaltung zu weitgehend waren und uns ein genügendes Aequivalent nicht geboten werden wollte.

Die gemeinsamen Bemühungen der Französischen Ostbahn und unserer Gesellschaft, von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen die Einführung von Retourbillets mit längerer Gültigkeitsdauer von Paris nach Mailand und Benedig, wie solche via Montcenis bestehen, zu erwirken, waren dis jetzt leider ohne Erfolg.

Im Berichtsjahre murben 82 Reklamationen, ben Personen= und Gepäckverkehr betreffenb, anhängig gemacht, von benen 27 abgewiesen werben mußten; bagegen fanden 53 Rückerstattungen im Betrage von zusammen Fr. 1159. 98 statt; 2 Reklamationen wurden als pendent auf das neue Jahr übertragen.

Güterverkehr. In Folge eines Beschlusses bes Schweizerischen Bundesrathes betreffend die staffelsörmige Bilbung der Gütertarise der schweizerischen Eisenbahnen wurden wir veranlaßt, unsere Grundtaxen für den internen und direkten schweizerischen Güterverkehr, auf welchen die im vorigen Geschäftsbericht erwähnten Tarise für den internen Güterverkehr und für den direkten Verkehr der Gotthardbahn mit der Schweizervossschaft, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Aargauischen Südbahn aufgebaut sind, neu sestzustellen.

Betreffend die Bilbung des Tarifes werden feste Expeditionsgebühren und Streckentaren ausgeschieden; letztere werden proportional den Distanzen gebildet. Wir nahmen, was die Höhe dieser Gebühren und Taxen betrifft, in erster Linie daszenige Taxschema an, das uns vom Schweiz. Eisenbahndepartement zur Einführung empfohlen wurde. Dasselbe ersuhr jedoch noch wesentliche Ermäßigungen zu Gunsten des Verkehres, so daß sich nunmehr für den internen Verkehr solgendes Taxschema ergibt:

	Œil=	Stii	Stüdgut			Spezialtarife					
	gut	1	2	A	В	a	I b	a l	l I b	a	II b
	0 2		Ta	ren pro	100	Rilogra	ımm ir	centi	mes	,	
Streckentagen pro Rilometer	3.4	1.7	1.35	1.26	1.13	0.94	0.84	0.84	0.66	0.66	0.49
Expeditionsgebühren:				100	*						
Bon 1.—10. km	10	5	5			_		_	_		
" 11. — 20. " pro Kilometer mehr .	1	0.5	0.5			-				_	
" 21. — 30. " " " " .	2	1	1			_	_				
" 1.—20. "	_	-		7.5	7.5	6	6	6	-6	6	6
" 21. — 30. " pro Kilometer mehr .	-	-		0.75	0.75	0.4	0.4	0.4	0.4	0.1	0.4
30 km und mehr	40	20	20	15	15	10	10	10	10	10	10

Die hiedurch nöthig gewordene Neuberechnung der betreffenden Tarife konnte jedoch im Laufe des Berichtsjahres nicht mehr zum Abschlusse gebracht werden, weil die Verhandlungen über die Feststellung der Transittaxen
für den neuen schweizerisch-italienischen Gütertarif, welche Taxen sowohl diejenigen für den internen Verkehr, als
auch jene für den direkten Verkehr der Gotthardbahn mit den Schweizerischen Bahnen beeinflussen, längere Zeit in
Anspruch nahmen.

Im Berichtsjahre gelangten in biefem Berkehr zur Ginführung:

1) ein Tarif für die Beförderung von schissiger Milch und frischer Butter im Abonnement; 2) Kartirungstaren für Getreide zc. ab Romanshorn und Korschach nach der Gotthardbahn; 3) ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Schiefertaseln und Griffeln im internen und direkten Berkehr der Schweizerischen Resormtarifsbahnen; sodann sind 4) eine Neuausgabe der allgemeinen Tarisvorschriften nebst Güterklassisischen und 5) ein I. Nachtrag zu denselben bei allen Schweizerischen Resormtarisbahnen eingeführt und dießseits eine italienische Aussgabe erstellt worden.

Diese Neuausgabe ber allgemeinen Tarifvorschriften sammt Nachtrag enthält namhafte Vergünstigungen für ben Verkehr. Die wichtigsten ber in berselben gegenüber ben Tarifvorschriften vom 1. Juni 1882 eingetretenen Aenberungen sind:

- 1) Aufhebung des Gilgutzwanges;
- 2) Reduktion bes tappflichtigen Minimalgewichtes für Gil= und ordinares Gut auf 20 kg.;
- 3) Festsehung der Minimaltare im internen Verkehr der Schweizerischen Reformtarifbahnen und im birekten Berkehr derselben unter sich auf 40 Cts.;
- 4) Modifikationen im Berzeichniß ber Guter ber Spezialtarife.

Im schweizerische italienischen Güterverkehr wurde durch die Umgestaltung der internen und direkt schweizerischen Gütertarise, sowie durch die Einführung einer Neuausgabe der allgemeinen Tarisvorschriften nebst Waarenklassissischen Gütertarise, sowie der Schweizerischen Resormtarisbahnen auch die Umarbeitung der reglementsarischen Bestimmungen, Tarisvorschriften und Waarenklassissischen für den schweizerischeitalienischen Verkehr, sowie die Neuberechnung der bezüglichen Tarise nothwendig. Die bisherigen Gütertarise wurden deshalb seitens der betheiligten Schweizerischen Verwaltungen auf den 30. November gekündet. Da jedoch die in die Neuausgabe einzurechnenden Taren auf diesen Zeitpunkt zum Theil noch nicht sestgestellt werden konnten, so mußte die Gültigsteit der bisherigen Tarise die zur Inkraftsehung der neuen verlängert werden.

Die schon oben erwähnten Verhandlungen über die Feststellung der Transittaren für den schweizerisch-italienischen Gütertarif führten für die allgemeinen Tarife ein Resultat herbei, das von den an diesem Verkehre interessirten Kreisen begrüßt werden wird. Obgleich für uns eine Verpslichtung, den schweizerischen Transitverkehr dem deutsch-italienischen Transitverkehre gleichzustellen, nicht besteht, erklärten wir uns dennoch bereit, demselben diesenigen Taren zu gewähren, welche für den deutsch-italienischen Verkehr der ersten deutschen Zone eingeführt sind.

In den neuen allgemeinen Tarif Schweiz-Italien werden außer Stationen der Schweiz. Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen nun auch solche der Schweiz. Zentralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Emmenthalbahn einbezogen.

Im vorwürfigen Verkehre gelangten unter Anderem im Berichtsjahre zur Einführung:

1) Die Ausnahmetarife Nr. 5—8 für ben Transport von Getreibe, Wein, Baumwolle und Sübfrüchten ab Pino transit und Chiasso transit nach Stationen ber Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Emmenthalbahn und der Schweiz. Zentralbahn; 2) Ausnahmetaren für Wein, Sumach, Hanf und Waccaroni ab italienischen Hasenstationen nach Basel; 3) Ausnahmetaren für Getreibe ab Genua nach den Stationen der Linie Bern-Luzern, nach Basel, Burgdorf und den herwärts gelegenen Stationen der Emmenthalbahn; 4) Ausnahmetaren für Käse ab den Stationen der Bern-Luzern-Bahn nach Genua und Benedig.

Im Fernern erwähnen wir einer Vereinbarung mit andern Schweizerischen Bahnen betreffend die Errichtung eines Ausnahmetarises für den Export der Produkte der schweizerischen Wetall- und Waschinenindustrie nach Italien, wonach die dem deutsch-italienischen Verkehre gewährten Vergünstigungen ebenfalls eingeführt werden sollen; die bezüglichen neuen Taxen werden jedoch erst im Jahre 1884 zur Einführung gelangen.

Unsere Bemühungen, auch für die Produkte der schweizerischen Baumwollenindustrie und für Käse gemeinsame Ausnahmetarife zu erstellen, hatten leider nicht den gewünschten Erfolg.

Schon im Laufe des ersten Quartales des Berichtsjahres haben die Deutschen Bahnverwaltungen an die Schweizerischen Bahnen die Anforderung gestellt, sie möchten ihre Transstantheile im Verkehr mit den über 100 km. von den schweizerisch=deutschen Grenzpunkten entfernt liegenden deutschen Stationen für die allgemeinen deutsch=italienischen Gütertarise normiren wie folgt:

- a) preußische Grundtaren mit 10 % Zuschlag bei Entfernungen von 100 bis 200 km.;
- b) preußische Grundtaren ohne Zuschlag bei Entfernungen von über 200 km.

Dabei hatte es die Meinung, daß für deutsche Stationen, die weniger als 100 km. von der schweizerischen Grenze entsernt sind, den Schweizerischen Bahnen ihre disherigen Antheile, nämlich die preußischen Grundtaxen mit 20 % Juschlag, verdleiben sollen. In den gegenwärtigen Tarisen sind dei Entsernungen von über 100 km. von den schweizerische Grenzpunkten durchwegs die preußischen Grundtaxen mit 15 % Auschlag eingerechnet, so daß die deutscherseits gestellte Forderung anfangs als etwas weitgehend erscheinen mußte. Es fanden über diese Begehren der Deutschen und Italienischen Bahnen sehr einläßliche Verhandlungen in einer Konferenz in Locarno statt. Bei näherer Untersuchung hat sich gezeigt, daß die verlangten Keduktionen in vielen Relationen in Folge der Taxregulirungen schon in den bisherigen Taxisen gewährt worden sind und daß im Uebrigen die Konkurrenz anderer Transportrouten diese Reduktionen ohnehin sast durchweg nöthig machen. Aus diesen Gründen hat die Gotthardbahn sich bereit erklärt, dem von den deutschen Verwaltungen gestellten Begehren zu entsprechen, unter der Vorausssehung, daß die Schweiz. Zentralbahn und die Schweiz. Nordoskahn dieß ebenfalls thun, und unter der Bedingung, daß die Deutschen Bahnen ebenfalls einige bestimmt formulirte Konzessionen zu Gunsten des Verskehres via Gotthard zugestehen. Die Zentralbahn und die Nordoskahn hielten aber die fraglichen Ermäßigungen

für zu weitgehend und befürchteten überdieß, daß aus einem bezüglichen Zugeständnisse Konsequenzen für die schweizerisch-italienischen, sowie für die internen schweizerischen Tarise selbst entstehen könnten. Sie erklärten daher, die verlangten Tarnormen nicht acceptiren zu können. Hiedurch war auch das Zugeständniß der Gotthardbahn als dahingefallen zu betrachten. — Auf Wunsch und unter dem Vorsitze des Schweizerischen Gisenbahndepartementes haben nun zwischen den betheiligten Schweizerischen Bahnverwaltungen im Laufe des letzten Quartales wiederholt Verhandlungen über fragliche Angelegenheit stattgefunden, wobei die Gotthardbahn für den Fall, daß die Schweiz. Zentralbahn und die Nordostbahn den von den deutschen Verwaltungen gestellten Forderungen ebenfalls zustimmen, unter Anderem das bereits erwähnte Zugeständniß machte, im schweizerisch-italienischen Transitverkehr in den allgemeinen Tarisen die gleichen Taxen einzurechnen, die für die erste Zone des deutsch-italienischen Verkehres zusgestanden wurden.

In der That konnte schließlich eine Einigung erzielt werden; selbstverständlich fällt die Durchführung der erzielten Verständigung nicht in's Berichtsjahr.

Auch bezüglich der Kohlenfrachtsätze bei Aufgabe von mindestens 100,000 kg. pro Sendung und von einem Bersender beantragten die Deutschen Bahnen, mit Rücksicht auf die starke Konkurrenz der englischen Kohlen, Ermäßigungen eintreten zu lassen und erklärten sich bereit, ihre disherigen Antheile um 0,2 Cts. pro Tonne und Kilometer zu ermäßigen. Die Schweizerischen Bahnen haben in Folge dessen unter gewissen Bedingungen ebenfalls eine Reduktion ihrer Antheile um 0,1 Cts. pro Tonne und Kilometer und die Gotthardbahn außerdem eine Ermäßigung des Bergzuschlages zugesagt. Unsere Berwaltung hat jedoch daran die Bedingung geknüpft, daß die von den Deutschen Bahnen für den Berkehr nach Italien zugestandenen Ermäßigungen auch auf die Dienstkohlenstransporte der Gotthardbahn Anwendung finden. Die Neuberechnung der Kohlentarise mit den neuen ermäßigten Taren fällt in das Jahr 1884.

Für eine Reihe von Artikeln, wie Delsaaten, Schwefel, Spiritus, Sumach, vegetabilische Dele, Wein, Fensterglas, Hohlglas, Kartoffelmehl, sind theils in Konkurrenz mit dem Wasserweg, theils mit Rücksicht auf anderweitig bestehende Konkurrenzen im deutsch-italienischen Verkehr ermäßigte Einheitstaren vereinbart worden und es sind hiefür entweder bereits Ausnahmetarise erstellt oder solche in nächster Zeit zur Einführung kommen.

Im Fernern traten im Laufe des Berichtsjahres folgende Tarife resp. Nachträge in Kraft:

1) Ausnahmetarif für Eisenbahnmaterial; 2) I. und II. Nachtrag zu Theil I ber beutscheitalienischen Gütertarife; 3) II. und III. Nachtrag zu Theil III ber beutscheitalienischen Gütertarife; 4) I. und II. Nachtrag zu Theil IV ber beutscheitalienischen Gütertarife; 5) II. und III. Nachtrag zum beutscheitalienischen Lebensmittelaußenahmetarif; 6) I. und II. Nachtrag zum Saarkohlenausnahmetarif; 7) I. und II. Nachtrag zum Ruhrkohlens ausnahmetarif; 8) Ausnahmetarif für Güter aller Art ab Eger und Hof nach Genua 2c.

Eine uns vom Schweizerischen Bundesrathe zur Vernehmlassung überwiesene Note der Italienischen Regierung, worin sich dieselbe über die Höhe der von den Schweizerischen Bahnen im schweizerisch-italienischen und im deutsche italienischen Güterverkehr eingerechneten Taxen beschwerte, haben wir in eingehender Weise beantwortet und nachsgewiesen, daß die Beschwerde betreffend Einrechnung hoher Taxen Seitens der Gotthardbahn unbegründet sei, da wir im Allgemeinen weit geringere als die im Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 sestesen Maximalsähe beziehen und weil die Italienischen Bahnen für viele Waaren (sogar für italienische Exportartikel) höhere Taxansähe haben als wir. Außerdem wurde von uns darauf hingewiesen, wie die Italienischen Bahnen den Berkehr via Modane gegenüber demjenigen via Gotthard bevorzugen, indem sie jenem für eine Keihe von Artikeln billigere Grundtaren zugestehen als diesem.

Was den italienisch=belgischen und italienisch=englischen Güterverkehr via Gotthard anbelangt, so haben sich die betheiligten Bahnen bezüglich der direkten Absertigung von Lebensmitteln in Wagenladungen als Eilgut von Italien nach Belgien und England verständigt und wurde der bezügliche Ausnahmetarif auf 1. März und ein I. Nachtrag dazu auf 1. Mai in Kraft gesetzt.

Die reglementarischen Bestimmungen, Tarisvorschriften, Waarenklassissisch und Frachtsätze für den allgemeinen belgisch-italienischen Güterverkehr liegen im Entwurse vor und es haben sich die betheiligten Verwaltungen auch über eine Anzahl von Ausnahmetarisen geeinigt. Die Deutschen und Italienischen Bahnen erklärten jedoch, daß sie zur Einführung eines direkten belgisch-italienischen Güterverkehres nicht Hand bieten können, dis die Schweizerischen Bahnen die für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien geforderten Ermäßigungen zugestanden haben. Da nun hierüber, wie oben bemerkt, eine Einigung erzielt wurde, so ist auch die Inkrastsetzung der allgemeinen belgisch-italienischen Gütertarise im Jahre 1884 zu erwarten.

Im nieberländisch-italienischen Güterverkehr gelangte auf 1. Juni ein provisorischer Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Gilfracht aus Stalien nach Holland zur Ginführung.

Die Erstellung eines direkten allgemeinen Gütertarifes zwischen Italien und den Niederlanden begegnets denselben Schwierigkeiten wie der italienische selgische Tarif. Auch hier knüpften die Deutschen und Italienischen Bahnen an die Inkraftsetzung direkter Tarife die Bedingung, daß die Schweizerischen Verwaltungen die mehrerwähnten Tarreduktionen in den allgemeinen Klassentarisen zugestehen.

Im frangösisch eitalienischen Güterverkehr wurden im Laufe des Berichtsjahres nachstehend verzeichnete Tarife, resp. Nachträge in Kraft gesett:

1) Tarif für die Beförderung von Eilgütern zwischen Paris einerseits und Chiasso transit anderseits; 2) I. und II. Nachtrag zum Frachtguttarif zwischen Delle transit und Chiasso transit; 3) I. Nachtrag zum Frachtguttarif zwischen Delle transit und Pino transit.

Im Weitern sind mit der Französischen Ostbahn, um einen Theil des sich z. Z. über andere Routen bewegenden Frachtgutverkehres zwischen Paris und Stalien via Gotthard zu leiten, Berhandlungen über die Erstellung eines Frachtguttarises zwischen Paris und Chiasso transit im Gange.

Zu den auf 1. Januar 1883 pendent gebliebenen 105 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1121 hinzugekommen. Von den 1226 Fällen sind 969 endgültig erledigt worden, so daß 257 auf das Jahr 1884 vorzutragen waren.

B. Bahnauffichts= und Unterhaltungsdienft.

In der Organisation und Eintheilung des Bahnaufsichts= und Unterhaltungsdienstes, wie dieselbe im letztjährigen Jahresberichte mitgetheilt wurde, hat keine Aenderung stattgefunden. Dieselbe hat sich bewährt und wurde insofern erweitert, als die Telegrapheninspektion bezüglich des Unterhaltes der elektrischen Einrichtungen dem Oberingenieur unterstellt wurde.

Der Personalbestand am Ende bes Jahres ift bem Kapitel "Ausgaben und Statistik bes Betriebes" beigefügt.

Der Bewachungsbienft mar im abgelaufenen Jahre ein prompter, indem alle hinderniffe auf der Bahn, welche den Zugsverkehr hatten ftoren konnen, rechtzeitig bemerkt und beseitigt werden konnten; an solchen Stellen,

welche besondern Gefahren durch Steinfälle 2c. ausgesetzt find, wird auch eine besondere und verstärkte Bewachung ausgeübt.

Betreffend den Unterhalt des Unterdaues sind folgende Arbeiten erwähnenswerth: Fortsetzung der Felse abräumungse und Konsolidirungse Arbeiten, welche nach dem 1. Oktober 1883 dem Betriebskonto belastet wurden; die Berbesserung des Stationsplateaus von Lugano gelegentlich des dortigen Schützensestes, bestehend in Gartens anlagen, Einfriedigungen, Planie und Böschungen 2c.; Beginn der Reparatur an der Eisenkonstruktion der großen Tessindrücke unterhalb Cadenazzo; Userschunge und Flußbauten im Tessin, so namentlich am Tessin dei Eresciano, an der Marobbia, am Cadenazzobach, an der Sovaglia und am Bedeggio.

Die Oberbauarbeiten bestanden zur Hauptsache im Unterhalt und Reguliren der Geleise. Im ersten Bezirke wurde diese Arbeit versuchsweise an eine Unternehmung in Aktord vergeben, womit so gute Resultate erzielt wurden, daß die Berakkordirung dieser Arbeiten auch auf die beiden andern Bezirke, wo dieselben im Berichtsjahre noch in Regie ausgesührt wurden, successive ausgebehnt werden soll.

Zu erwähnen bleiben noch: die Auswechslung von Tannenschwellen auf der Strecke Brunnen scrstfeld in Folge der geringen Widerstandsfähigkeit derselben gegen Spurerweiterungen; die Auswechslung des linken (alten, im Jahre 1874 mit Eisenschienen System I und Tannenschwellen hergestellten) Geleises zwischen Bellinzona und Giubiasco gegen Stahlschienen System II und Eichenschwellen; die Auswechslung des Oberbaues System I gegen System II zwischen Cadempino und Wassagno auf eine Länge von 1673 m, nothwendig durch den raschen Verschleiß der Eisenschienen auf der genannten Strecke (21 %)00 Steigung); die Rekonstruktion resp. Verstärkung der Wurzelstühle von Weichen System I (altes System von den tessinischen Thalbahnen), soweit dieselben mit ganzen Zügen befahren werden; Geleiseumbauten auf der Station Lugano gelegentlich des Schützensestes daselbst.

Bezüglich des Hochbaues ist der Wiederausbau des Dachstuhles vom Mittelbau des Aufnahmsgebäudes in Bellinzona, welcher am 2. März des Berichtsjahres aus unbekannter Ursache abbrannte, die gründliche Ausbesserung im Innern dieses Gebäudes, sowie der Neuanstrich der ganzen Außenseite desselben zu erwähnen; ferner Verbesserungen im Aufnahmsgebäude Lugano gelegentlich des Schützenfestes und Umanderungen im Eilgutschuppen und Büreaugebäude der Station Chiasso.

Die elektrischen Einrichtungen, welche für unsere Verhältnisse eine besonders wichtige Bedeutung haben, erforderten auch eine besondere Aufmerksamkeit in ihrem Unterhalte; der bezügliche Dienst umfaßt: die Telegraphen= und Signal-Linien, die Telegrapheneinrichtung, die Glockensignalläutewerke, die Kontaktapparate, die elektrischen Wendescheiben, die Sonnerien, die Stations=, Verrons= und Wärteruhren, die Telephons und die Blitzableiter.

Um Schlusse bes Berichtsjahres war ber Bestand an Telegraphenleitungen, Glockensignalen und Kontakt-apparaten folgender:

a. Leitungen

	Luftle	eitung	Ra	bel	
	Läng	e ber	Länge ber		
	Leitung	Drähte	Leitung	Drähte	
	m.	m.	m.	m.	
Leitung auf ber mit ber eibgenöffischen Berwaltung gemein-					
schaftlichen Linie	226,160	632,090	25,800	61,750	
Leitung unabhängig von der gemeinschaftlichen Linie	27,610	77,560	21,580	25,400	
Summa	253,770	709,650	47,380	87,150	

b. Glodenfignalläutewerte.

							Sum	ma	156	Rilometer	<u> </u>	150	Läutewerke.	
"	Bellinzona=Melide	•			٠	•			36	"		35	"	1
"	Brunnen=Biasca	•	•	•		•			111	,,,		10 8	,,	
Strecke	Immensee=Golbau	٠,				•			9	Rilometer		7	Läutewerke	

Bon biesen 150 Läutewerken sind 92 auf offener Strecke, 44 auf 25 verschiebenen Stationen und 14 im Gotthardtunnel plazirt.

c. Kontaktapparate zur Kontrolle ber Fahrgeschwindigkeit ber Züge.

							Kilometer:	Radtaster:	Registrirapparate:	
Strecke	Erstfeld=Göschenen		•				27,5	27	4	
"	Airolo=Biasca .		¥	•		•	45	40	7	
"	Giubiasco-Lugano	٠	•			•	25	25	3	
					Sun	ma	97,5	92	14	

In Folge von Steinfällen, welche die Telegraphenleitung an vielen Orten gefährbeten, mußte auf beren Schutz entweder durch Verlegung der offenen Linie oder durch unterirdische Führung Bedacht genommen werden; so mußten im Ganzen 4410 m offene Leitung theilweise ganz von der Bahn weg verlegt werden, außerdem wurden noch in Folge baulicher Veränderungen auf Stationen zc. 1840 m Telegraphenleitung verlegt, so daß im Ganzen 6250 m Telegraphenleitung im Verichtsjahre verlegt worden sind; bezüglich der unterirdischen Führung der Telegraphenleitung (Kabel) an besonders bedrohten Stellen wurden mit der eidgenössischen Verwaltung Verhandlungen gepflogen, welche erst im laufenden Jahre zum Abschluß gelangt sind.

Betriebsstörungen durch Beschädigung der Bahnanlagen oder Hindernisse auf derselben, welche eine größere Unterbrechung des Verkehres oder ein Umsteigen der Reisenden verursacht hätten, sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen; dagegen wurden in eilf Fällen Zugsverspätungen durch Steinfälle herbeigeführt.

Schienenbrüche kamen im Berichtsjahre im Ganzen 38 vor, und zwar entfallen hievon 10 auf die alten tessinischen Thalbahnen (System I) und 28 auf die neuen Linien (System II).

Ueber die Ausgaben für Aufsicht und Unterhaltung der Bahn gibt die unter Kapitel "Ausgaben des Betriebes" enthaltene Tabelle nähere Auskunft.

Die für die Bahnaufsicht und Unterhaltung im Berichtsjahre aufgewendeten Tagschichten zeigt folgende Zusammenstellung:

	Stellber	tretung		Unterho	ltungsarbe	iten für		
	Station8= dienst	Strecken= dienst	Unter= bau	Ober= bau	Hoch= bau	Telegraph, Signale	Räumung von Schnee und Eis	Total
Januar	215	942	3904	6690	41	208	2052	14052
Februar	113	1608	3240	5265	31	94	1729	12080
März	225	1212	2282	5234	219	233	1501	10906
April	108	882	3684	5227	60	250	39	10250
Mai	231	1055	3529	4747	128	135	156	9981
Juni	288	1156	3640	4151	45	74	_	9354
Juli	196	1049	3612	5376	102	203	٢	10538
August	209	891	3814	6122	146	283		11465
September	216	1111	3148	5982	73	171		10701
Oktober	185	899	3629	4811	140	138	137	9939
November	171	738	5251	5539	135	146	94	12074
Dezember	202	814	3120	3710	209	170	1762	9987
Total	2359	12357	42853	62854	1329	2105	7470	131327

C. Fahrpläne und Uebersicht der ausgeführten Büge.

Während bes in das Berichtjahr fallenden Theiles der Wintersaison 1882/83 wurde der auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Pinolinie modifizirte Fahrplan vom 15. Oktober 1882 unverändert beibehalten.

Ebenso wurden für den Sommersahrplan dieselben Grundlagen angenommen, auf welchen bereits derjenige vom Sommer 1882 aufgebaut worden war. Eine wichtige Neuerung bestand in der Einführung zweier Expreßzüge mit nur I. Klasse-Wagen während der Zeit vom 1. Juli dis 30. September. Dieselben hatten die Bestimmung, sowohl die Tagesschnellzüge 3 und 10, welche im Borjahre eine sehr starke Frequenz aufgewiesen hatten, etwas zu entlasten, als auch den zahlreichen Sommergästen in der Zentralschweiz eine möglichst rasche und bequeme Fahrgelegenheit an die oberitalienischen Seen und nach Mailand zu bieten. Ihre Fahrordnung war folgendermaßen sessenzelegeset:

Zug 3 a: Abgang Luzern 9 Uhr — Min. Borm. Ankunft Mailand 5 ,, 30 ,, Nachm. Zug 10 a: Abgang Mailand 9 ,, 30 ,, Borm. Ankunft Luzern 5 ,, 50 ,, Nachm.

Die Schweiz. Nordostbahn stellte eine direkte Verbindung von Zug 10 a mit Zürich her, während die andern in Luzern einmündenden Bahnen Anschlüffe an die beiden Züge nicht einrichteten. Die Frequenz ließ indessen zwünschen übrig, so daß von der Wiederaufnahme dieser Züge in der kommenden Sommerfahrplanperiode Umgang genommen wurde.

Eine zeitweise Bermehrung der Züge erforderte auch das eidg. Schützenfest, welches vom 8. bis 19. Juli in Lugano abgehalten wurde. Zu erwähnen ist hier, daß auch die anschließenden Bahnen zum Theil Extrazüge im Anschluß an die unsrigen aussührten.

Der Winterfahrplan 1883/84 wies als einzige erhebliche Abweichung vom Sommerfahrplan den Wegfall der Nachtschnellzüge auf der Strecke Bellinzona-Luino auf. Da die letztern keinen selbständigen Anschluß nach und von Genua hatten, sondern auf der Strecke Novi-Genua mit den Mailänder-Zügen vereinigt geführt wurden, so gestaltete sich die Verbindung derselben mit Genua sehr ungünstig und war dem entsprechend ihre Frequenz eine so geringe, daß die Beibehaltung derselben den Winter hindurch nicht zu rechtsertigen gewesen wäre.

Was die übrigen internationalen Fahrplanverbindungen betrifft, so ist zuerst die Einsabung der Oberitalienischen Bahnen zu erwähnen, an die neuen Schnellzüge zwischen Paris und Kom via Mont-Cenis, Genua und Civitavecchia Anschlüsse zu errichten. Wir leiteten die nöthigen Unterhandlungen mit unsern Nachbarbahnen ein. Dieselben führten aber zu keinem Resultat, hauptsächlich beshalb, weil auf einem Theil der betreffenden Linien, auf welchen der Nachtbienst noch nicht besteht, derselbe hätte eingeführt werden müssen.

Dagegen fanden mit gunstigem Erfolge Verhandlungen statt behufs Errichtung einer neuen Schnellzugs-Berbindung zwischen Italien und London via Gotthard-Straßburg-Brüssel-Calais im Anschluß an die bestehenden Nachtzüge der Gotthardbahn. Dieselben waren am Ende des Berichtsjahres noch nicht vollständig abgeschlossen, doch ist das Zustandekommen der Verbindung bereits gesichert. Dieselbe wird mit Beginn der Sommersahrplan-Beriode 1884 in's Leben treten.

Wir mussen die auch noch der Bestrebungen gedenken, eine besser Berbindung unserer Schnellzüge mit der Riviera von Genua dis Nizza zu erreichen. Bis jetzt haben nämlich die Reisenden, welche den in Luzern um 10 Uhr Vormittags abgehenden Schnellzug 3, oder aber in umgekehrter Richtung den um 4.50 Nachmittags in Luzern eintressenden Schnellzug 10 benutzen, in Genua einen Ausenthalt von 3½, beziehungsweise 4 Stunden, nämlich von Witternacht dis 3.27 Morgens, beziehungsweise 11.21 Nachts dis 3.20 Morgens. Einzig der um 10.25 Nachts in Luzern abgehende Zug 11 bietet eine direkte Verbindung mit der Niviera und bringt die Reisenden in 23 Stunden nach Nizza. Zudem sind die mit den Zügen 3 und 11 der Gotthardbahn insluirenden Züge auf der Linie Genua-Ventimiglia Personenzüge, die auf allen Stationen anhalten. Wir haben num wiederholt die Alta Italia ersucht, eine besser Verdindung unserer Züge mit der Kiviera herzustellen, und auch der h. Vundesrath hat in verdankenswerther Weise seine diplomatische Vermittlung dei der königl. Italiensschen Regierung in diesem Sinne eintreten lassen, aber seiner disher ohne den gewünschten Ersolg, indem von Seite Italiens geltend gemacht wurde, daß die Frequenz der Linie längs der Riviera die Einschaltung neuer Züge nicht rechtsertigen würde, die bestehenden Züge aber mit Kücksicht auf interne Anschlüsse und auf die Weigerung der Paris-Lyon-Wittelmeerbahn, ihren Fahrplan ebenfalls entsprechend abzuändern, nicht verlegt werden könnten. Wir betrachten indessen die für uns wichtige Angelegenheit noch nicht als erledigt.

Alls Kompensation für die ablehnende Haltung in dieser Frage wurde von der Alta Italia die Einrichtung eines wöchentlich einmal verkehrenden, aus Luxusmaterial zu bildenden Eilzuges aus der Schweiz nach Nizza angeregt. Wir haben nicht ermangelt, mit den andern betheiligten Verwaltungen über diese Anregung Unterhandlungen zu pflegen, die gegenwärtig indessen noch in der Schwebe sind.

Bereits in unserm letzten Geschäftsberichte haben wir der Bereindarungen mit unsern Nachbarbahnen gedacht, wonach direkte Personenwagen in den durchgehenden Zügen zwischen Zürich und Basel einerseits und Mailand anderseits kursiren sollten, um den Reisenden das lästige Umsteigen an den Endpunkten der einzelnen Netze zu ersparen. Die Zahl dieser direkten Wagen wurde im Laufe des Jahres erheblich vermehrt, indem in die Nachtzüge je ein solcher von Frankfurt nach Genua und von Köln nach Mailand, in die Tagessschnellzüge dagegen einer von Ostende nach Mailand eingestellt wurde. Die beabsichtigte Beistellung eines direkten Wagens auf der Linie Calais-Belsort-Gotthard-Mailand kam dagegen nicht zu Stande. Die für diese internationalen Kurse verwendeten direkten

Wagen wurden von den betheiligten deutschen Bahnen geliefert und waren mit der Gasbeleuchtung nach Pintsch und der Hardy-Vacuum-Bremse ausgerüstet. Leider sehlte in Basel, wenn die deutschen Züge verspätet daselbst eintrasen, häusig die Zeit, um die direkten Wagen in die S. C. B.-Züge einzureihen, so daß dieser Dienst ziemlich umregelmäßig funktionirte und schließlich bei Beginn der Wintersahrplanperiode ganz fallen gelassen wurde. Indessen haben wir, von der Wichtigkeit desselben überzeugt, Verhandlungen mit den betreffenden Verwaltungen angeknüpst, um die möglichst baldige Wiederaufnahme desselben und sein regelmäßiges Funktioniren zu sichern. Wir zweiseln nicht daran, daß der gewünschte Ersolg erzielt werden wird.

Die Schlafwagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel kursirten auch dieses Jahr in unsern Tagesschnellzügen. Dagegen ersetzten wir dieselben in den Nachtzügen durch einige unserer beliebten Terrassenwagen I. Klasse, in welchen die auf die Terrasse gehenden Abtheilungen zu Schlascoupé's eingerichtet worden waren.

Bezüglich ber Uebersicht ber ausgeführten Züge wird auf die Tabellen (Beilagen Nr. 11 und 12) verwiesen.

D. Einnahmen und Statistit des Bertehrs.

	-	188	3	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	0	/o
I. Personentransport	4,434,770	89	42.44	38.28
II. Gepäck-, Thier- und Gütertransport (inkl. Nebengebühren):	ě			
a. Gepäcktransport	418,491	19	4.00	3.61
b. Thiere	219,472	83	2.10	1.89
c. Güter aller Art	5,377,541	85	51.46	46.41
	10,450,276	76	100.00	1-,22
B. Ginnahmen aus verfchiebenen Quellen	1,136,520	92		9.81
Total=Ginnahmen	11,586,797	68		100.00

Mit Rucksicht barauf, daß die durchgehende Linie im Vorjahr nur während eines Theiles des Jahres im Betriebe ftand, haben wir die sonst übliche Beisetzung der entsprechenden Ziffern derselben nicht als angezeigt erachtet.

Der Verkehr hat sich im Berichtsjahre im Allgemeinen in befriedigender Weise weiter entwickelt. Die Einsnahmen der Monate Juli dis Dezember 1883 übersteigen diejenigen im gleichen Zeitraume des Vorjahres um Fr. 381,657. 04 Ets. = 6,78%. Hiezu hat allerdings das im Juli in Lugano abgehaltene eidgen. Schützensfest einen Beitrag geliefert, der jedoch hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist.

Das Berhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransporte und benjenigen aus dem Güterstransport hat sich gegenüber den sieben Betriebsmonaten des Vorjahres nicht verändert.

Die Gesammteinnahmen pro Bahnkilometer belaufen sich auf Fr. 43,559. 39 Cts., pro Zugskilometer auf 7 Fr. und per Tag auf Fr. 31,744. 65 Cts. Die geringste Einnahme ist im Monat Januar, die größte im Monat August erzielt worden. Die erstere beläuft sich auf Fr. 642,023. 17 Cts., während die letztere den Betrag von Fr. 1,052,944. 93 Cts. erreicht.

Mus ben Resultaten ber einzelnen Rechnungsrubriken heben wir Folgendes hervor:

Der Personentransport hat 1,056,043 Reisende und 55,076,653 Personenkilometer aufzuweisen, so daß auf die ganze Bahnlänge 207,055 Reisende entfallen.

```
\mathfrak{Jn} I. Rlasse sind 85,441=8,09^{\circ}/_{0} , II. , , 315,221=29,85^{\circ}/_{0} , III. , , 655,381=62,06^{\circ}/_{0} befördert worden.
```

aufzuweisen. Von jedem Reisenden sind durchschnittlich 95.68 Km. in I., 68.09 Km. in II. und 38.81 Km. in III. Klasse zurückgelegt worden. Auf jeden Personenzugskilometer entfallen 51.18 und auf jeden Personenzwagenachsenkilometer 5.22 Reisende. Von 51% der Reisenden sind Billets zur normalen Taxe einfacher Fahrt und von 35% Billets für Hin- und Rücksahrt bezogen worden. Der Rest vertheilt sich auf Gesellschafts=, Schulzund Lustschillets u. dergl.

Zu der Gesammteinnahme aus dem Personentransport von Fr. 4,434,770. 89 Cts. oder Fr. 16,672. 07 Cts. pro Kilometer hat die

```
I. Riaffe Fr. 1,137,141. 76 Ets. = 25,64^{\circ}/_{\circ} II. , , 1,903,800. 09 , = 42,93^{\circ}/_{\circ} III. , , 1,393,829. 04 , = 31,43^{\circ}/_{\circ}
```

beigetragen. Durchschnittlich hat ein Reisender in I. Klasse Fr. 13. 31 Cts., in II. Klasse Fr. 6. 04 Cts. und in III. Klasse Fr. 2. 13 Cts. bezahlt. Das Einnahmebetreffniß per Reisenden und Kilometer beträgt 8.05 Cts., was wesenklich der verhältnißmäßig starken Frequenz der höhern Wagenklassen zuzuschreiben ist.

Die sehr erfreulichen Einnahmen während der Monate Juli, August und September lassen die Bedeutung des Touristenverkehres hervortreten. Zu einer erheblichen Einnahmequelle gestalten sich auch die Reisen der Italienischen und Tessinischen Arbeiter, welche wir im Frühjahr in der Richtung von Süd nach Nord und im Herbste von Nord nach Süd zu befördern haben.

Der Gepäcktransport hat 4915 Tonnen und 569,157 Tonnenkilometer aufzuweisen; es trifft bemnach 2139 Tonnen auf die ganze Bahnlänge. Zebe Tonne hat durchschnittlich 115.8 Km. durchlaufen. Auf jeden beförderten Reisenden entfallen 4,65 Kg.

Von der Gesammteinnahme von Fr. 418,491. 19 Ets. trifft es Fr. 1573. 27 Ets. auf den Kilometer und 39.62 Ets. auf jeden Reisenden.

In Folge mißbräuchlicher Mitnahme von größeren Gepäckstücken in die Personenwagen, wodurch andere Reisende belästigt wurden, haben wir uns im Verein mit den übrigen Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen veranlaßt gesehen, durch Ersaß einer bezüglichen Instruktion Maßnahmen zur Abhülfe zu treffen.

Der Thiertransport hat verhältnißmäßig eine bebeutend geringere Einnahme geliefert als im Vorjahre. Während das II. Semester des Vorjahres eine Einnahme von Fr. 190,077. 41 Cts. aufzuweisen hatte, beträgt die ganze Einnahme des Berichtsjahres nur Fr. 219,472. 83 Cts. oder Fr. 825. 08 Cts. per Kilometer. Immers hin zählt diese kilometrische Einnahme zu den höchsten der Schweizerischen Bahnen.

Der Gütertransport erzeigt im Ganzen 454,621 Tonnen und 74,128,094 Tonnenkilometer; auf bie ganze Bahnlänge entfallen baher 278,677 Tonnen.

Das Eilgut - partizipirt mit 5,85%

- " Stückgut " " 9,27% und
- " Wagenlabungsgut " " £4,88°/0.

Vom Wagenladungsgut entfallen hinwieter 13,74% auf die allgemeinen Klassen, 8,66% auf Spezialtarif A2, 9,31% auf Spezialtarif I, 24,75% auf Spezialtarif II und 43,53% auf Spezialtarif III.

Jebe Tonne hat durchschnittlich 163.05 Km. durchlaufen. Auf jeden Zugskilometer entfallen 130.41 Tonnen und auf jeden Güterwagenachsenkilometer 2.09 Tonnen.

Die Ginnahme beläuft sich auf:

Fr. 20,216. 32 [Cts. pro Bahnfilometer,

- " 11.82 " " Toune und auf
- " —. 7.25. " " Tonnenkilometer.

Von den verschiedenen Waarengattungen nehmen die Wetallwaaren mit 28,35% den ersten Rang ein. Es folgen hierauf die Lebens= und Genußmittel mit 24,19% und die Brennmaterialien mit 19,88%.

In der Richtung von Norden nach Süden werden hauptfächlich Kohlen und Produkte der Metallindustrie befördert. In umgekehrter Richtung sind als wesentliche Artikel Getreide, Wein, Gier, Gemüse, Südsfrüchte, Baumwolle, Hanf, Seide, Marmor und Dele zu bezeichnen.

Von Deutschland, Belgien und England nach Italien sind im Ganzen 203,917 Tonnen, in umgekehrter Richtung 37,268 Tonnen beförbert worden.

Der Verkehr von der Schweiz nach Italien beläuft sich auf 35,995 Tonnen, der Verkehr Italien-Schweiz auf 65,985 Tonnen.

Wir haben mit Befriedigung konstatirt, daß der Berkehr der letztern Richtung aus den anfänglich etwas allzu schwachen Ziffern heraustritt und sich allmälig entwickelt.

Von der Einrichtung betreffend Sammelwagen für Stückgüter ist im Berichtsjahre ein ziemlich ausgiebiger Gebrauch gemacht worden.

Bezüglich der Details der Betriebsresultate verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen Nr. 1—10.

E. Ausgaben und Statistif des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfaßt nicht nur das eigene Netz ber Gotthardbahn mit 240.4 Kilometer, sondern auch die gepachtete Strecke Jmmensee-Rothkreuz mit 7.8 Kilometer und die gemeinschaftlich mit der Nordostbahn benützte Strecke Luzern-Rothkreuz von 17.318 Kilometer.

* *	Ausgaben vom 1. Januar bis 31. Dezember 1883:	Fr.	Cts.	0/0
	I. für die allgemeine Verwaltung	392,074	36	7.52
* *.	II. " Aufsicht und Unterhaltung der Bahn	1,078,208	25	20.66
	III. " Stations-, Expeditions- und Zugsbienst	1,124,244	66	21.52
	IV. "Fahrdienst	1,894,372	69	36.30
	V. " verschiedene Ausgaben	730,441	92	14.00
	€ummα ·	5,219,341	88	100

											1883		1882
D	ie	Totalaı	ısga	be beträgt	per	Bahnkilometer .					Fr. 19,621. 59	Fr.	17,058.—
		* 1			"	Zugskilometer .			•		,, 3.1295	,,	3.0375
					"	Nutstilometer			•		,, 2.6671	,,	2.4664
					"	Wagenachsenkilometer	:				,, 0.1089	,,,	0.1009
					,,	Bruttotonnenkilometer	r		₂ .	•	,, 0.0200	"	0.0213
6	ie	beträgt	in	Prozenten	der	Betriebseinnahmen .		•	•		45.04 0/0	38.	10 0/0
			"	"	"	Transporteinnahmen			•		$49.94^{-0}/0$		

In ber zweiten Hälfte bes Jahres 1882 (ber ersten Periode bes durchgehenden Betriebes) war die Gesammtausgabe Fr. 2,166,376. 97, d. i. 38.1 % ber Betriebseinnahmen.

Die Ausgaben des Betriebes einer Alpenbahn, welche vom nördlichen Fuße der Nampe bei Erstfeld bis zur Tunnelstation Göschenen eine Höhe von 634 m und bei dem südlichen Aufsteig von Biasca dis Airolo eine solche von 849 m zu überwinden hat, welche diesen Bergweg, mit Ausnahme der Stationen und zweier kurzen horizontalen Strecken, auf 30, respektive 45 Kilometer Länge in kontinuirlicher Steigung dis zu 26 und 27 % und in Krümmungen dis 280 m Halbmesser vollzieht und welche mit der Strenge des Klima's der höhern Regionen und mit allen Fährlichseiten des Gebirges kämpsen muß, wurden zum Voraus als außerordentlich hohe tarirt.

Selbstwerständlich erheischt unter solchen Verhältnissen die Ueberwachung und der Unterhalt der Bahn, zumal die Züge nicht nur bei Tag, sondern auch bei Nacht zirkuliren, die ängsklichste Sorgsalt, welche, wie in den speziellen Kapiteln näher dargelegt wird, sich nicht nur auf den Bahnkörper selbst, sondern auch auf das Nachbargebiet mit seinen Gehängen, abwitternden Felsen u. dergl. auszudehnen hat.

Sodann erfordert die Transportleistung neben der Ueberwindung aller Widerstände, welche auf der horizontalen Bahn der Fortbewegung entgegenwirken, eine Hebungsarbeit von enormer Größe. Diese Arbeit verlangt selbstwerständlich einen außerordentlichen Aufwand von Dampf, respektive von Kohlen und von Abhäsionsgewicht auf den in den höhern Lagen und in den Tunnels stets glatteren Schienen. Solcher Aufwand vermag nur wieder durch die kräftigsten und schwersten Wotoren geleistet zu werden. So steigert sich auf der Bergbahn der Betriebs-aufwand für die eigentliche Traktion nicht nur in Folge der vermehrten unmittelbaren Hebungsarbeit, sondern gleichzeitig auch durch das ungünstigere Verhältniß der Taralast von Waschinen und Fahrzeugen zu der beförderten Nettolast.

Anderseits tritt der günstige Umstand ein, das die Gotthardbahn von Luzern, respektive Rothkreuz bis Chiasso und Luino eine durchgehende, allerdings von Bergstrecken mit besonderm Fahrdienst unterbrochene, Betriebslänge von 183.8 bis 231 Kilometer ausweist.

Für den Stations und Expeditionsdienst bildet die vorherrschende Natur des Verkehres der Gotthardbahn als einer Transitbahn die Erleichterung, daß die Lokalstationen mit weniger Personal besetzt werden können. Indessen ist auch hier nicht zu übersehen, daß im Norden zwei Anschlußstationen vorhanden sind und namentlich im Süden der Aufwand zweier internationalen Grenz- und Zollstationen zu bestreiten ist, von der Bisurkationsstation Bellinzona nicht weiter zu reden. Zuletzt fallen auch hier die Ersordernisse der Nachtschnelzüge in Betracht.

Dem Zugsdienste und ber Organisation bes Fahrplanes steht die Schwierigkeit entgegen, neben den Expreszugen ben Lokalverkehr, namentlich ber Bergstrecken, entsprechend zu bedienen.

Während die Gesammtausgaben im Vorjahre, d. h. während der Zeit des Betriebes der durchgehenden Bahn, 38.1 % der gesammten Betriebseinnahmen ausmachten, steigerten sich dieselben im Berichtsjahre auf rund 50 %.

Die direkten Betriebsausgaben (Rubriken I—IV) betrugen per Achsenkilometer im Borjahre bei der Gotthardsbahn 8.38 Cts., im Berichtsjahre 9.3 Cts.

Hiezu ist nun Folgendes zu bemerken. Eine Steigerung der Ausgaben mußte erfolgen, weil in dem ersten halben Jahre des Betriebes die Kosten der Unterhaltung der ganz neuen Bahn und des Rollmateriales noch ganz undedeutend waren. Während die Abnutzung in beiden Richtungen mit dem ersten Tage des Betriebes naturzemäß erfolgte, bei dem anfänglich etwas knappen Betriebsmaterial und daheriger intensiver Ausnutzung desselben sogar in erhöhtem Maße, stellten sich dagegen die betreffenden Ausgaben erst später ein. Es geht dieses am schlagendsten aus folgender Thatsache hervor. Die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung des Rollmateriales betrugen im Borjahre nur 7.04% der gesammten Kosten des Fahrdienstes und sind im Berichtsjahre auf 17.74% gestiegen, während sie dei den seit längerer Zeit im Betriebe stehenden Schweizerbahnen überhaupt 33.09% erreichten. Es ist vorauszusehen, daß die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung mit den Jahren auch bei der Gotthardbahn sich noch weiter steigern werden.

Ein anderer Grund, der auf etwelche Steigerung hinwirfte, bestand in der Eröffnung einer zweiten internationalen Station in Luino gegen Ende des Jahres 1882, während eine Erhöhung des Verkehres dadurch nicht gleichzeitig herbeigeführt wurde.

Die Direktion war barauf bedacht, dem Wachsen der Betriebsausgaben entgegenzuwirken und dieselben auf ein mäßigeres Niveau festzuhalten. Dieses suchte fie durch weitere rationelle Ausbildung des Dienstes zu erreichen.

Im Bahnerhaltungs: und Bewachungsbienste wurde, wie schon im Vorjahre bemerkt, die Bewachung der Niveauübergänge von der Streckenbegehung getrennt und erstere größtentheils den Frauen der Streckenbegehungsbienst wurde auch von den Geseiseregulirungsarbeiten besteit und setztere wurden besonderen Gruppen successive in Aktord gegeben. Die letztere Maßregel konnte nur successive eingeführt werden, weil das Personal dazu erst herangebildet werden nußte. Dieselbe war aber von günstiger Wirkung. Die Begehung der Gebirgsabhänge und das Abräumen der Gehänge ist wiederum besondern Gruppen übertragen. Um sodann die Bahn vor der Einwirkung von Lawinen, Steinschlag und Rutschungen zu schücken, wurden nicht nur die betreffenden Gehänge verbaut, sondern öfters auch die Bahn mit neuen Gallerien überdeckt. Bei Auswechslung der Schwellen ersetzen wir das Holz successive mit Eisen, dessen jetzige Beschaffungspreise bei längerer Dauer diesem Material auch in ökonomischer Hinsicht den Vorrang vor allem anderen verschaffen.

Im Maschinenbienste wurden Dekonomien im Brennmaterialverbrauch durch die sorgfältige Auswahl der Kohlensorten und durch Umbau der Roste behufs Erzielung vollständigerer Verbrennung erreicht, wodurch gleichzeitig die Verminderung des so lästigen Rauches herbeigeführt wurde.

Im Kursdienst wurde vor Allem eine Reduktion der dem Personendienst zugetheilten Züge während der Winterperiode, in welcher die Zahl der Reisenden so außerordentlich gegen diejenige der Sommerfrequenz zurücksteht, durchgeführt. Sodann wurde auf eine möglichste Theilung des Personens und Gütertransportes Bedacht genommen und die Bewältigung des setztern mit einer thunlichst vollständigen Ausnutzung der Maschinenkraft bewerkstelligt.

Indem wir uns auf diese Aufzählung einiger der wichtigeren Maßnahmen beschränken, neben welchen eine Reihe anderer parallel gingen, fügen wir noch bei, daß diese Bestrebungen ohne Unterlaß fortgesetzt werden. Dieselben hatten, wie die statistischen Zahlen ergeben, bereits im Berichtsjahre das Resultat, daß die Wehrausgaben an Reparaturen durch Winderausgaben in andern Zweigen nahezu kompensirt wurden.

Bezüglich des Details der Ausgaben und statistischen Ergebnisse gestatten wir uns auf die Beilagen 9 bis 21 zu verweisen und beschränken uns hier auf die Hervorhebung einiger Hauptziffern.

Die Ausgaben ber Allgemeinen Verwaltung erreichen 7.52 % ber Gesammtausgaben gegen 6.87 % in ber zweiten Hälfte bes Jahres 1882. Sie betragen:

		0. 4.44										1883	Juli –	.882 – Dezember	
	per		• 12	•	• •	•		•		٠	Fr.	1473. 96,	Fr.	1170. 53,	
	. ,, .	1000 Franken Ginna	hmen		•	•	s • 1"				"	33. 84,	"	26. 14,	
	"	10 0				•	•		•		"	0.2351,	"	0.2084,	
	"	Wagenachsenkilometer	•				•	•		٠	"	0.0082,	"	0.0069,	
	" "	Bruttotonnenkilometer		•		•					"	0.0015,	"	0.0015.	
	Die	Ausgaben für Bahı	ıauff	i ch t	unb V	Inte	rhalt	ung	betrag	en:		1883		882	
	Boi	ı ben Gesammtkosten									20	$0,66^{-0}/0,$		94 0/0,	
	per											4053. 41,		718. 92,	
	· ,,	Zugstilometer .									,,	0.6465,	,,	0.4842,	
	"	Wagenachsenkilometer										0.0225,	"	0.0161,	
	"	Bruttotonnenfilometer									"	0.0041,	",	0.0084.	
	0.55				,	•		· ~			"	3,0041,	<i>"</i>	0.00041	
	Dei	: Stations=, Exp	editi	ons	= und	Zug	gsbie	njt	erforder	te:		1883		1882	
	Voi	i ben Gefammtkosten										,52 0/0,		1,81 %,	
	per											4226. 49,		3720. 22,	
		Zugskilometer .									0	0.6742,	"	0.6625,	
	"	Wagenachsenkilometer				-				i	"	0.0235,	",	0.0220,	
		Bruttotonnenfilometer	•	•		•	·	•		•	"	0.0043,		0.0046.	
	<i>"</i>		•			•	•	·		Ċ	"	0.0049,	"	0.0040.	
	Die	Rosten des Fahrdi	en jt e	s be	etrugen:		. 1				1:	1883		1882	
	Bot	ı ben Gefammtausgabe	en .									,30 º/o,		3,40 º/o,	
		Bahnkilometer .							74.C			7121.70,		5551. 62,	
	F	Zugskilometer .			·				Alexandra Listanda		0	1.1358,	"	1.1666,	
	"	Lokomotivkilometer		•		•	•				"	0.8513,	**	0.8391,	
	"	Wagenachsenkilometer	•	•	•	•	•	•		•	"	0.0395,	"	0.0388,	
	"	Bruttotonnenkilometer	•	•	•	•	•	•	•	•	"		"		
	"	Di utivivimenti i vinetet	•	•	•	•	•	•	•	٠	"	0.0073,	"	0.0082.	
	04.5		- 16									1883		1882	
		verschiedene Au	g g a b	en f	ielen	٠	•	•	•	٠	Z	$14^{-0}/_{0}$		5,98 o/o	
	per	Bahnkilometer .	•	٠			•	•		•	Fr.	2746. 03,	Fr. 2	2896. 48,	
	"	Zugstilometer .		٠				•		•	"	0.4379,	"	0.5158,	
	"	Wagenachsenkilometer		•	• ×		•				"	0.0152,	"	0.0171,	
	"	Bruttotonnenfilometer	•	•		•				•	"	0.0028,	"	0.0036.	
War.		ı den "Verschiedenen ?										, ,	•		
		und Bahnstrecken (Lu												268,607. 19	
		rial, Austausch und P	(5)	-										301,251. 59	
Bure	eau=	und Magazinlokalitäter	n der	verjd	jiedenen	Zwe	ige de	r Zser	waitung	ι.			•	41,889. 31	L
	Unt	er letzterem Posten ist	ein .	Zins	von F1	r. 22,	500 j	ür da	as Veri	walt	ungŝ	• .	•	611,748.09	
entho					-										

44 / (1 @ **********************************	. 0 . 11	. a. r	C' O'V W M	11 6 10 OV . tt.X.Yt
lleber die Romposition	uno veinunaen	ver zuge geven	ote Labeuen Icr.	11 uno 12 auranas.

	Es fallen								Personenwagen- Achsenkilometer	Gepäcks und Güterwagens Achsenkilometer
auf	Personenzüge								10,503,382	10,644,031,
,,	gemischte Züge		•						68,572	571,275,
,,	Güterzüge .								49,149	24,659,459,
"	Extrazüge .								178,517	2,459,192,
"	Materialzüge								1,234	178,950.
		Gesan	nmt∫um	ine ar	ı Waç	genachse	enfilor	netern	10,800,854	38,512,907.

Gesammtsumme an Wagenachsenkilometern 10,800,854

Die ganze Bahn wurde täglich befahren von 464 Achsen. Im Durchschnitt kommen

ilter= Total en
19.1,
26.7,
46.16,
40.74,
28.55,
25.11.
7 4 8

Den Stand ber Lokomotiven betreffend ift zu berichten, bag zu ben Ende Dezember 1882 im Betrieb gewesenen Lokomotiven im Laufe des Berichtsjahres noch 17 weitere Lokomotiven gekommen sind, und zwar:

2 Stück der Serie A von der Lokomotivsabrik Winterthur,

" Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe,

" Lokomotivfabrik Winterthur,

3. A. Maffei, Munchen, D

so daß wir im Ganzen nunmehr 81 Lokomotiven besitzen.

Die Leistungen ber Lokomotiven sind betaillirt, monat- und ferienweise, tabellarisch zusammengestellt in Tabelle Nr. 14.

Wie aus benselben ersichtlich, haben hauptfächlich die zu den Schnell- und Personenzugen verwendeten ein= zelnen Lokomotiven der Serien ${f B^I}$ und ${f C^I}$ noch beträchtliche Leiftungen aufzuweisen, währenddem die ${f B}$ und ${f D}$ Lokomotiven durch Bermehrung im Betriebsjahre etwelche Minderleiftung gegenüber dem letzten Jahre erzeigen.

In dem Maße, in welchem die neubestellten Lokomotiven abgeliefert wurden, find die gemietheten 6 Lokomotiven wieder zurückgegeben worben.

Bezüglich bes Materialverbrauchs ber Lokomotiven ift burchwegs ein Minderkonsum an Kohlen zu konstatiren, was in Geldwerth noch mehr ausmacht, ba ber Preis ber Kohlen ebenfalls eimas gefallen ift.

Im Ganzen wurden verbraucht: 26,545,556 Kgr. im Betrage von Fr. 870,455. 95 gegen 15,561,270 " 567,593. 44 im Jahre 1882.

Durchschnittlich murben per Lokomotivkilometer verbraucht 11.58 Kgr. zum Preise von 37.97 Cts. gegen 12.25 " , 44.71 , im Vorjahre.

Das Gleiche ift mit dem Schmiermaterial der Fall.

Im Ganzen murbe verbraucht: 82,175.5 Rgr. im Betrage von 71,782. 25 Cts. gegen 60,047.5 " 51,669. 45 " im Jahre 1882. Es find per Lokomotiv-Rilometer 0.086 Rgr. jum Preise von 3.13 Cts. gegen

0.047 " " " 4.07 " im Vorjahre verbraucht worben. Der Einheitspreis für das Schmiermaterial war der gleiche wie im Jahre 1882. Wir erachten aber auch den dies jährigen Verbrauch noch nicht als einen normalen, und glauben, daß, nachdem nunmehr auch die letzterhaltenen Lokomotiven eingelaufen sind, sich der Verbrauch an Schmiermaterial für das Jahr 1884 voraussichtlich noch etwas niedriger stellen wird.

Um weitere Ersparnisse an Brenn= und Schmiermaterial herbeizuführen, wurden verschiedene Versuche außgeführt, z. B. für Brennmaterial mit diversen Einrichtungen, welche eine möglichst vollständige Verbrennung der Kohle
herbeiführen und auch eine Benutzung minderwerthiger Brennstoffe zulassen, hauptsächlich um die theuren Vriquettes
bei den Schnell= und Personenzügen durch die billigern Saarkohlen ersetzen zu können, ohne dabei zu viel Rauch zu
entwickeln; beim Schmiermaterial wurden die Versuche mit mehreren billigen Mineralölen fortgesetzt.

Hauptreparaturen sind an den alten Tesssiner Thalbahn-Lokomotiven vorgenommen worden. In den Werkstätten standen durchschnittlich 10 Lokomotiven in Reparatur. Zu besondern Bemerkungen gibt uns der Reparatursstand keine Beranlassung, indem derselbe der normalen Abnuhung entspricht.

Die Reparaturkosten belaufen sich auf Fr. 193,642. 96 Cts. gegen Fr. 66,210. 76 Cts. im Vorjahre, ober per Lokomotiv-Kilometer 15,217 Cts. gegen 5,213 Cts. im Jahre 1882.

Anbelangend bie Bagen ift ber Stand berfelben für Ende bes Berichtsjahres aus Tabelle Nr. 18 ersichtlich.

Im Jahre 1883 sind 68 Personenwagen und 176 Güterwagen angeliefert worden.

Die 3 K-Wagen, welche s. Z. zum Biertransport eingerichtet worben waren, sind wegen ungenügender Bers wendung von Seite des Miethers ihrem ursprünglichen Zwecke wieder zugewendet worden.

Ein M-Wagen wurde mit zwei großen Gasrecipienten versehen, zum Zwecke des Transports von komprimirtem Fettgas aus der Gasanstalt in Bellinzona, für Nachfüllung von Wagen, die die Füllstation Bellinzona längere Zeit nicht berührt haben.

Ueber die Leiftungen der Wagen gibt die Tabelle Nr. 19 Aufschluß.

Der Materialverbrauch und die Unterhaltungskoften find in den Tabellen Rr. 20 und 21 angegeben.

An Schmiermaterial wurde für die Wagen verwendet 19,202.5 Kgr. im Betrage von Fr. 11,898. 10 Cts.

gegen 11,175.05 " " " " 9,359.04 "

im Jahre 1882 ober per Wagenachsen-Kilometer Gramm 0,3894 für 0,0241 Cts.

gegen " 0,432 " 0,036 " im Jahre 1882.

Wir haben im Berichtsjahre umfassende Versuche mit Mineralschmieröl vorgenommen und find nunmehr zu einem günftigen Resultat gekommen, so daß wir für das nächste Jahr einen bedeutenden Minderkonsum an Schmiermaterial voraussehen können.

Die Reparaturkosten an Personen= und Güterwagen betragen Fr. 211,907. 36 Cts. gegen Fr. 47,228. 61 Cts. im Vorjahre ober 0,9872 Cts. gegen 0,87277 Cts. pro Wagenachsen-Kilometer im Jahre 1882.

Den Werkstättendienst betreffend bemerken wir, daß, obwohl die Hauptwerkstätte noch nicht erstellt ist, bennoch die größere Zahl der nothwendigen Arbeitsmaschinen schon beschafft und in der alten Werkstätte, sowie in den beiden Depot-Werkstätten Erstfeld und Biasca aufgestellt worden ist, wodurch wir in Stand gesetzt waren, sämmtliche Reparaturen am Rollmaterial während dieses Betriebsjahres selbst auszuführen.

		1.2									
	Reklamationen sind im Jahre 1883 ein	gegangen	588.								
	Un Entschädigungen wurden bezahlt:	a stidale	1								
Für	Beschädigungen					in	94	Fällen	Fr.	6,298.	18
"	Manto					"	59	,,,	"	3,988.	82
"	Verspätung und irrige Instradirung		٠,			"	87	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	""	9,007.	67
"	nicht abgelieferte Gegenstände					,,	21	"	,,	3,273.	33
"	Verluft an Fracht= und Lagergeld					"	28	,,	"	1,433.	61
"	unrichtige Behandlung der Zollscheine 2c.					,,	14	"	"	149.	67
"	Berschiedenes					"	9	,,	"	192.	54
				Bu	fammer	in	312	Fällen	Fr.	24,343.	82
	Hievon sind abzuziehen:								·		
Rück	vergütung anderer Bahnen				. 8	r.	3,627	. 21			
Beth	eiligung fehlbarer Angestellter		,			,		. 85			
Erlö	s von Transportgegenständen, bie ber Bahn	in Folge	Erledig	ung vor							
	Reklamationen anheimgefallen sind .					,	622	2. 90			
Erlö	s von überzähligen Transportgegenständen		,			,	151	. 15			
Ande	ere Rückvergütungen		٠			,	48	3. 21			
Von	bem im Rechnungsjahre 1882 refervirten	Betrage	von Fr	. 20,000							
	die Hälfte mit	· · · · · · · · ·				, 1	0,000). —			
	für die im Laufe des Jahres 1883 zur	Erledig	ung get	ommenen							
	Schabenersatfälle aus ber Bertehröftörung	des IV.	Quartal	es 1882	}				"	14,755.	32
				Bleiben					Fr.	9,588.	50
	Bon 7 pendenten Reklamationsprozessen wur	de im Jo	thre 188	3 einer	und zn	var	zu un	sern U	ıgun	ten erled	igt.
	F.	Berjo	naletat								
		16 3150	1115/								
	Auf Ende bes Jahres 1883 war ber Perfa	malbestar	id der s	Beamten	und A	ngest	tellten	folgen	der:		
	1. Allge	meine S	Bermal	tung.							
	Sekretariat und Ranglei ber Direktion						1	7			
	Archivariat	Cumunito	· ~ ····	critiger)		•		3			
	Büreau der Rechnungsrevision	•			•	•		5			
	Buchhaltungsbüreau	•			•	•		5			
	Hauptkassa	•	•	•	•	•		5			
	Rommerzielles Büreau	•			•	•	1	1			
	Rommerzielle Agenten (Mailand vacat			•		•	•	2			
	Betriebskontrolle und statistisches Büre			•	•	•	9	4			
	Reklamationsbüreau (zugleich Rechts- 1		· · ·	shiirean)	•	•	6	3			
	Telegrapheninspektion und Telegraphist	ino otern	umativity	ovareun)		•		4			
	Abwartpersonal	100		•		•					
								2			
			• •	•				2			

Uebertrag 81

	Uebertrag	3 81
Buchbinderei und lithographische Anstalt		6
Materialverwaltung		13
Materialverwaltung, Arbeiter 2c. in den Depots		28 128
2. Bahnaufsichts= und Unterhaltun	gøbienst.	
Oberingenieur und Centralbureau		15
Bahningenieure und beren Büreaux		10
Bahnmeister und Aufseher		15
Vorarbeiter und Stellvertreter		49
Streckenwärter		106
Nachtwärter		44
Ständige Bahnarbeiter		75
Barrierenwärterinnen		112
Berschiedene Angestellte	, nr _ m = 1	6
Arbeiter im Taglohn		360 792
3. Stations-, Erpeditions- und Zi	- 0 5 d 6 54 1	
	,	12
Oberbetriebsinspektion und Kanzlei berselben		12 7
0	•	
Betriebsinspektionen und beren Büreaur		2
Bahnhofvorstände		7
Stationsvorstände	*	34
Soundhefs	• • •	5
Stationsgehülfen		26
Wagenkontrolleure	•	5
Einnehmer	•	9
Gepäckerpedienten		4
Telegraphisten		5
Umbülante Stellvertreter		5
Güterexpedienten		3
Güterexpeditionsgehülfen		33
Güterschaffner		12
Rangirmeister		8
Portiers		4
Bolontärs		8
Stationswärter		75
Oberzugführer		1
Zugführer		32
Kondukteurs		55
Bremser		95
Uebersetzer		3
	Uebertrag	450 920
	9	9 9

	Uebertrag 450 920
Billetbrucker	1
Lagerhausverwalter	
Gepäckträger	
Lampisten	9
Bugerinnen	2
Nachtwächter	
Drehscheibenarbeiter	14
Manövristen	24
Güterarbeiter	102 608
4. Maschinenbienst.	
Maschinenmeister und bessen Hülfspersonal	20
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	9
Lokomotivführer	, 61
Lokomotivheizer	
Lokomotivheizer, provisorisch	20
Butermeister	
Lokomotivputzer	59
Lampisten	3
Wagenaufseher	1
Wagenvisiteurs	6
Wagenvisiteurgehülfen	5
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer	29 273
5. Werkstättendienst.	
Werkstättenchef und bessen Büreaupersonal	8
Werkführer	2
Borarbeiter	5
Schlosser, Dreher, Schmiebe, Maler, Sattler, Metallgießer	151
Handlanger	35
Lehrlinge	18 219
acquirings	
- In den Werkstätten der Maschi	nendepots.
Borarbeiter	2
Schlosser, Dreher und Schmiebe	37 39
	Total 2059
Rekapitulation.	
	, per Bahnkilometer 4,24
/	2
Zahl der Arbeiter im Taglohn 932	0, 11 11 3,50

G. Berichiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe bes Berichtsjahres haben nachfolgende Unfälle stattgefunden: a. Entgleisungen 8, und zwar je 4 auf den Stationen und auf offener Bahn; b. Zusammenstöße auf den Stationen 3; c. sonstige Ereignisse 14, nämlich Defektwerden der Lokomotiven 12, Bruch der Zugstange eines Wagens 1, Erdrutschung 1; d. Tödtung und Verletzung von Menschen 10, getödtet 3 Bahnbedienstete, verletzt 6 Bahnbedienstete und 1 Drittperson.

Ueber die Ursache der Tödtungen bemerken wir folgendes:

Am 4/5. Mai verunglückte der Arbeiter Meregnani Pietro bei Zug 206 im großen Tunnel zwischen 1.800 und 1.900 zufolge eigener Unvorsichtigkeit. Er wurde am Kopfe lebensgefährlich verletzt und ist seither gestorben.

Am 7. Juni stieß der Bremser Berti bei Zug 208 zwischen Biasca und Bodio, indem er auf dem Wagensdache des Schlußwagens, dessen Bremse er bediente, seinen Kaputrock ausbreitete, den Kopf am Eisenwerk der Brennobrücke an und erlitt eine bedeutende Kopsverletzung, welche seinen Tod zur Folge hatte.

Am 9. September schlug ber Heizer Soliva Josef, indem er sich bei Zug 3 in Giornico auf die Lokomotive begab, um einen entflogenen Hut zu holen, den Kopf an einen Wasserkrahnen und fiel von der Maschine herab. Derselbe ist in Folge der erhaltenen Verletzungen gestorben.

2. Berficherungsverträge.

Wie wir im letzten Geschäftsberichte mittheilten, waren alle unsere zahlreichen Versicherungsverträge betreffend Feuerschaden so abgeschlossen, beziehungsweise verlängert worden, daß sämmtliche Policen mit dem 31. Dezember 1882 zu Ende gingen. Wir traten deßhalb zum Zwecke der Neuversicherung im Spätjahr 1882 mit einer Reihe von anerkannt tüchtigen Versicherungsgesellschaften in Unterhandlung und legten denselben die Verzeichnisse der zu versicherunden Immobilien und Modilien mit unserer Werthung vor. Wit Kücksicht auf die besondern Gemeinschaftsverhältnisse der Station Chiasso sind die dortigen Versicherungsobjekte, Immobilien und Modilien, stets gesondert versichert worden, um die Abrechnung mit den Oberitalienischen Bahnen möglichst einsach zu gestalten.

Unsere Verhandlungen führten zu nachstehenden Resultaten:

- 1. Immobilien.
- a. Des ganzen Netzes mit Ausschluß ber Station Chiasso. Der zu versichernde Betrag bezifferte sich auf ben 1. Januar 1883 auf 5,992,100 Franken. Die günstigste Offerte ging von der Gesellschaft La France in Paris ein und wir schlossen beschalb mit derselben einen Vertrag auf die Dauer von 10 Jahren ab.
- b. Der internationalen Station Chiasso. Auch hier bot die Offerte ber Gesellschaft La France bie größte Konvenienz. Die Versicherungssumme betrug auf den 1. Januar 1883 Fr. 557,050.
 - 2. Mobilien.
- a. Des ganzen Netzes mit Ausschluß ber Station Chiasso. Der Betrag ber zu versichernben Gegenstände bezisserte sich auf den 1. Januar 1883 auf Fr. 10,500,000; in demselben sind die Transportgüter inbegriffen. Die Verhandlungen führten zu einem Vertrage mit fünf Versicherungsgesellschaften, nämlich mit der Schweizerischen Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern, der Helvetia in St. Gallen, der Baloise in Basel, der Schlesischen Feuerversicherungsgesellschaft in Breslau und dem Phönix in Paris. Jedes der genannten Institute ist mit einem Fünftel, also mit Fr. 2,100,000 an dem Versicherungsgeschäfte betheiligt.

b. Der internationalen Station Chiasso. Hier beziffert sich ber Versicherungsbetrag auf ben 1. Januar 1883 auf Fr. 2,000,000, incl. Transportgegenstände. Auch dieser Vertrag wurde mit den oben genannten fünf Gesellschaften abgeschlossen.

Es ist wohl selbstverständlich, daß die oben angegebenen Versicherungssummen mit Rücksicht auf die Bauvollendungsarbeiten und Anschaffungen wiederholte Wodisikationen erlitten; auf den 31. Dezember 1883 stellen sich dieselben auf folgende Beträge:

Immobilien bes ganzen Netes, ercl. Chiaffo		•	•			Fr. 6,395,400
" ber Station Chiasso		•		٠		,, 664,200
Mobilien des ganzen Netzes, ercl. Chiasso		180		÷		,, 10,611,720
" ber Station Chiasso	•		•			,, 2,000,000

Hiezu kommt noch ein Versicherungsvertrag von Fr. 300,000 für das im Lagerhaus Brunnen lagernde Getreide, welcher im Laufe des Berichtsjahres mit der Schweizerischen Mobiliarversicherungsgesellschaft und mit der Gesellschaft La France abgeschlossen wurde. Das Verwaltungsgebäude in Luzern ist nach gesetzlicher Borschrift bei der Feuerversicherungsanstalt des Kantons Luzern versichert.

In der Nacht vom 2./3. März brach im Aufnahmsgebäude der Station Bellinzona Feuer aus, durch welches der Dachstuhl zerstört wurde. Die Untersuchung über die Ursache des Feuerausbruches führte zu keinem Resultate. Die Bersicherungsgesellschaften hatten uns zu bezahlen:

Für	ben	Schaden	an	Immoblien		•	Fr	16,055. 15.
"	,,	"	. "	Mobilien			"	5,342. 28.

Betreffend die Unfallversicherung der Reisenden und Drittpersonen haben wir dem letztjährigen Berichte nichts beizufügen. Glücklicherweise kamen wir nicht in die Lage, von der Versicherungsgesellschaft irgend eine Leistung verlangen zu müssen.

- 3. Unterftutungs= und Benfionskaffe für bie Angestellten, Rrantenkaffe für bie Arbeiter und Fonb für Belohnung hervorragender Leiftungen zur Berhütung von Ungludsfällen.
 - a. Unterftützungs= und Pensionskasse für die Angestellten.

Die Zahl ber Mitglieber ist von 799 auf 845 gestiegen.

Zu den 7 Fällen, in welchen am Schlusse des Vorjahres an Dienstunfähiggewordene und an die Hinterslaffenen von verstorbenen Mitgliedern Unterstützungen auszurichten waren, sind in der Berichtsperiode 7 neue hinzugekommen, so daß-sich die Zahl berselben nunmehr auf 14 beläuft.

Die Rechnungsresultate ergeben sich aus nachstehender Tabelle:

1882		1882		~.	1883		1883	
Fr.	Ct.	Fr.	©t.	Einnahmen:	Fr.	Ct.	Fr.	Œ
		20,435	33	Saldovortrag auf 1. Januar			85,817	34
26,906	79			Jahresbeiträge der Mitglieder	47,963	30		
11,292	70			Eintrittsgelder neuer Mitglieder	2,495	58		
4				Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungs-				
7,220	93			erhöhungen	2,249	16		
1,754	_			Bußen von Mitgliedern und Privaten	4,705	70		
35	76			Erlöß aus gefundenen und nicht reklamirten Gegen-	489	40		
	1			ftänden	1	46		
201	20			Schenkungen	205			
1,840	73			Kapitalzinse	6,297			
17,937	90			Beitrag ber Gotthardbahngesellschaft	47,481			
67,190	01			Zusammen	111,886	93		
				Ausgaben:				
	-			Rückerstattung an ausgetretene Mitglieber	614	90		
20	_			Beerdigungskoften für verstorbene Mitglieber .	140			
1,788				Unterstützungen an Mitglieder	3,370	27		
1,808	_			Zusammen	4,125	17		
			-					
						- 2"		
		65,382	01	Einnahmenüberschuß			107,761	7
		240	40	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse		4.	240	4
		86,057	74	Vermögensstand ber Kasse auf 31. Dezember			193,819	5

Vom Vermögen sind 13,900 Fr. in $4^1/4$ und $4^1/2$ % igen Obligationen der Einzinserkasse und deihkasse kantons Luzern und 179,157 Fr. in $4^1/2$ % igen Obligationen des Kantons Zürich angelegt. Der Rest besteht aus einem Sparguthaben dei der genannten Spar= und Leihkasse von 477 Fr. 87 Ets., aus der Baarschaft in der Handsasse des Rechnungssührers von 44 Fr. 23 Ets. und aus den Warchzinsen von 240 Fr. 40 Ets.

b. Rrankenkaffe für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die "Krankenkasse für die Arbeiter der Gotthardbahn" umfaßt nur diejenigen Taglohnarbeiter, welche ständig ober in "regelmäßiger Weise" beim Betriebe ober in den Werkstätten der Gotthardbahn bethätigt worden sind; für die blos zeitweise beschäftigten Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes wurden versuchsweise eigene Krankenkassen eingerichtet, bei welchen von einem Eintrittsgelde abgesehen und die Einlage per Arbeitstag statt per Monat berechnet wurde, ähnlich wie dieß bei den Krankenkassen des Baues der Fall war.

Bei ber "Krankenkasse für bie regelmäßig beschäftigten Arbeiter" waren burchschnittlich betheiligt:

					per Jahr	im IV. Quartal
Vom	Stations=, Expeditions= und Zugsbienft .	•		•	132	140,
"	Werkstättebienst und der Materialverwaltung	•			359	351.

Das Ergebniß der Rechnung enthält folgende Tabelle:

1882			1883	
Fr.	Cts.	Einnahmen:	Fr.	Ct
_	_	Salbo vom 31. Dezember 1882	5,708	48
1,203		Eintrittsgelber	957	_
2,916	60	Regelmäßige Monatsbeiträge	7,981	70
251	45	Bußen	876	7
729	15	Leistung der Gotthardbahngesellschaft	1,994	6
72	09	Zinsen des angelegten Kapitales	339	0
2,279	69	Schenkungen (Salbi der frühern Krankenkassen)	1,883	5
7,451	98		19,741	19
		Ausgaben:		
. 0		Unterstützungen, Transportkosten		- /
465	40	Arztkosten	1,404	70
112	35	Medikamente	607	70
928	50	Berpflegungskoften	1,997	7
79	_	Beerdigungskosten	_	-
54	50	Rückzahlungen an austretende Mitglieder	203	6
103	75	Verschiedenes (Druckfosten)	130	-
1,743	50		4,343	80
		Ueberschuß ber Einnahmen,		
5,708	48	d. i. Saldo per 31. Dezember	15,397	39
Von	bem 1	verzeigten Bermögen von Fr. 15,397. 39 befinden sich angelegt:		
			r. 11,497. 0	8
		(= Spar= und Leihkasse des Kantons Luzern	,, 3,850.4	

c. Fond für Belohnung hervorragender Leiftungen zur Berhütung von Ungludsfällen im Betriebsdienste.

III. Serie der Gotthardbahn von dem ungenannt sein wollenden Geber freundlichst bedacht worden. Es erreichten

baher die Einnahmen pro 1883, zuzüglich der am 31. März und 30. September einkassirten Zinsen, den Betrag von 10,750 Fr. Dagegen wurden gemäß den Bestimmungen des Gebers in nachgenannten zwei Fällen Gratifikationen von zusammen 110 Fr. verabsolgt:

- 1. an das Zugspersonal des Zuges 10, das am 29. Juli durch sein besonnenes Handeln einer Zugs trennung in Folge Bruches der Zugstange eines fremden Wagens zwischen Faido und Robi vorzgebeugt hatte;
- 2. an den Stationsvorstand in Faido, der durch seine umfassenden Vorsichtsmaßregeln einen von Robi ohne Begleitung entlausenen Wagen durch Ableitung und Aufstellung von Hemmnissen in Faido zum Stehen gebracht und einem Zusammenstoß mit Zug 9 vorgebeugt hatte, sowie an die zwischen Rodi und Faido stationirten zwei Streckenwärter für ihre bei diesem Anlasse bewiesene tüchtige Haltung.

Wie das Detail der nachfolgenden Rechnung ergibt, erreichte der Fond am 31. Dezember 1883 bereits die Höhe von 21,140 Fr. und weist gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von 10,765 Fr. auf.

Rechnung über ben Fond für Belohnung hervorragenber Leiftungen zur Berhütung von Unglücksfällen im Betriebsbienfte.

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
An Kapitalien:				
1882, Mai 14. Geschenk von 10 Stück 5% o-Obligationen ber Gott=	= =			
hardbahn III. Serie mit Coupons per 30. September 1882	10,000	_		
1883, Juni 26. Geschenk von 10 Stück 5 %-Dbligationen der Gott-				
hardbahn III. Serie mit Coupons per 30. September 1883	10,000			
			20,000	-
An Zinsen			1,000	_
Im Ganzen			21,000	_
Ausgaben.				
Für Belohnungen			110	_
Salbo-Bortrag auf 1. Januar 1884			20,890	_
Summa gleich oben			21,000	_
Ausweis über ben Rechnungsfalbo und ben Bermögens=			7 8	
bestand am 31. Dezember 1883.				
1. 20 Stück 5 % Dbligationen ber Gotthardbahn III. Serie à Fr. 1000	20,000	_		
2. Einlage bei ber Spar= und Leihkasse bes Kantons Luzern à 4 % .	890			
Rechnungsfalbo am 31. Dezember 1883			20,890	_
Siezu:				
5% Marchzinse auf den sub 1 bezeichneten Obligationen vom 1. Okt.				
bis 31. Dezember 1883			250	_
Bermögensbestand am 31. Dezember 1883.	,2°		21,140	-
Vermögensbestand am 31. Dezember 1882	1,2		10,375	_
Vermögensvermehrung im Rechnungsjahre 1883			10,765	_
	8	ľ		

Wir schließen unsere Berichterstattung mit ber Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, ben 18. Mai 1884.

Namens der Direktion der Gotthardbahn;

Namens des Derwaltungsrathes;

Der Präsident:

3. Zingg.

Der Präsident: S. Rieter.

Der erfte Sekretär:

Der Sefretär:

Schweizer.

Schweizer.