Bahnbetrieb

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **21 (1892)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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

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

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

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

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

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

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

1. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Luzern, Station der Gotthardbahn, einerseits und Stationen des Comersees sowie Chiavenna anderseits.

2. Distanzenzeiger zur Taxberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen u. s. w. anderseits.

3. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der schweizerischen Nordostbahn sowie der Bötzbergbahn.

4. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Emmenthalbahn und solchen der Gotthardbahn.

5. Tarif international G.V. Nr. 201 (Billete einfacher Fahrt) für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen französischen Stationen einerseits und deutschen, schweizerischen, italienischen Stationen u. s. w. anderseits.

6. Tarif international G.V. Nr. 202 (Hin- und Rückfahrtsbillete) für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen französischen Stationen einerseits und deutschen, schweizerischen, italienischen Stationen u. s. w. anderseits.

7. Prospekt für schweizerische kombinierbare Rundreisebillete.

8. Verzeichnis der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

9. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der Jura-Simplon-Bahn und der Bülle-Romont-Bahn einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn anderseits.

10. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillete der Gotthardbahn.

11. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen sowie der Appenzellerbahn.

12. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der großherz. badischen Staatseisenbahnen und solchen der schweizerischen Südostbahn.

13. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der schweizerischen Südostbahn einerseits und solchen der Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn und der Regionalbahn des Traversthales anderseits.

14. Tarif für den französisch-belgisch-luxemburgisch-deutsch-schweizerisch-österreichischen Rundreiseverkehr.

15. Tarif für die direkte Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Stationen der Neuenburger Jurabahn einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Gotthardbahn u. s. w. anderseits.

16. Distanzenzeiger zur Taxberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der Emmenthalbahn sowie der Neuenburger Jurabahn.

17. Distanzenzeiger zur Taxberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthales und Visp-Zermatt-Bahn anderseits.

18. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Schmalspurbahn Landquart-Davos einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn, Bötzbergbahn, Gotthardbahn u. s. w. anderseits.

19. Reglement und Tarif für den Transport von Leichen.

20. Tarif für den österreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 319 Reklamationen behandelt, von denen 77 abgewiesen wurden; dagegen haben 236 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 3230. 51 stattgefunden. 6 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Frage der Taxbildung im Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und weiter gelegenen Stationen einerseits und Italien anderseits ist in prinzipieller Beziehung noch nicht erledigt, indem die Antwort des Eisenbahndepartementes auf unser Gesuch, beim h. Bundesrate die Wiedererwägung seines für die Gotthardbahn ungünstigen Beschlusses zu veranlassen, noch aussteht.

Dagegen hat bezüglich der Instradierung des Verkehrs mit den Stationen der Südostbahn selbst, sowie im Transit über dieselbe zwischen den beteiligten Bahnen eine Einigung nach dem Grundsatze stattgefunden, daß aller Verkehr nach und von Stationen, zwischen welchen die kürzeste Distanz sich über die Südostbahn ergibt, auch über diese Route geleitet werden soll. Hiebei sind für die Strecken der Südostbahn durchweg und für die Gotthardbahnlinie Luzern-Immensee im Verkehr mit den Stationen der Linie Luzern-Bern, sowie im Transit über dieselbe die Tarifkilometer, für alle übrigen Bahnstrecken dagegen die Effektivkilometer als maßgebend angenommen worden. Eine Ausnahme von diesem Grundsatze macht nur der Verkehr zwischen Uster, Staad und Rheineck einerseits und Arth-Goldau, sowie südlich hievon gelegenen Stationen anderseits, welcher der Südostbahnroute überlassen wurde, obwohl die kürzesten Distanzen sich über Zürich-Rothkreuz ergeben. Im weitern fällt nicht unter die obige Vereinbarung derjenige Verkehr, welcher — wie z. B. derjenige zwischen Wädensweil und Luzern loco — von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation durch eine und dieselbe Verwaltung ohne Mithülfe einer andern vermittelt werden kann. Solcher Verkehr wird, auch wenn die Route via Südostbahn kürzer ist, doch nicht über letztere geleitet, sondern er verbleibt als interner Verkehr ganz der betreffenden Verwaltung.

Seit vielen Jahren haben zwischen der Schweiz, Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und Rußland staatliche Verhandlungen über die Schaffung einheitlicher, für den Güteraustausch der genannten Länder unter sich verbindlicher Vorschriften stattgefunden, deren Resultat in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 niedergelegt sind. Dieses am 30. September 1892 von den Vertragsstaaten ratifizierte und am 1. Januar 1893 in Kraft tretende Übereinkommen hat den Eisenbahnen ungewöhnlich viel Arbeit gebracht, indem während der kurzen Zeit von zirka 3 Monaten die Transportvorschriften aller direkten Tarife für den internationalen Verkehr mit den Bestimmungen des fraglichen Übereinkommens in Übereinstimmung gebracht werden mußten. Außerdem waren, da das internationale Übereinkommen nicht nur für den direkten, sondern auch für den Recxpeditionsverkehr zwischen den Vertragsstaaten Gültigkeit hat, für den letztern noch besondere Maßnahmen zu treffen, was mittelst eines I. Nachtrages zum schweizerischen Transportreglement geschehen ist.

Im Berichtsjahre sind folgende neue Tarife, Nachträge und Reglemente in Kraft gesetzt worden:

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweizerischen Südostbahn und der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steine im internen Verkehr der Gotthardbahn sowie im direkten Verkehr mit der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn.

3. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.

4. II. und III. Nachtrag zum Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn, der aargauischen Südbahn und Bremgarten, der schweizerischen Seethalbahn sowie der Langenthal-Huttwil-Bahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

5. I. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab St. Margrethen und Buchs.

6. IV. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und der Ostschweiz.

7. I. und II. Nachtrag zur Instruktion betreffend die Anwendung des schweizerischen Transportreglements.

8. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

9. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im direkten Verkehr zwischen der schweizerischen Centralbahn, aargauischen Südbahn, schweizerischen Seethalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Emmenthalbahn, Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthales, Bödelibahn und der Neuenburger Jurabahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

10. Distanzenzeiger für die direkte Abfertigung von Hunden zwischen der schweizerischen Centralbahn und der Gotthardbahn via Luzern.

11. Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz sowie der Gotthardbahn anderseits.

12. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn und Bötzbergbahn anderseits.

13. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

14. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den rechtsufrigen Dampfbootstationen des Zürichsees und den Stationen der Gotthardbahn.

15. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Romanshorn.

16. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Rorschach.

17. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der Tößthalbahn.

18. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Emmenthalbahn und den Stationen der schweizerischen Südostbahn.

19. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits.

20. Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und der Ostschweiz.

21. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der aargauischen Südbahn und Bremgarten einerseits und den Stationen der schweizerischen Südostbahn anderseits.

22. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn und den Stationen der schweizerischen Südostbahn.

23. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Brünigbahn und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn.

24. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Berner Oberlandbahnen und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn.

25. Exporttarif für Käse.

26. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Langenthal-Huttwil-Bahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn und der schweizerischen Südostbahn anderseits.

27. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Sihlthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweizerischen Südostbahn und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

28. Reglement und Tarif für die Beförderung von Expreßgut.

b. Im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und deutschen, französischen, sowie belgischen Bahnen anderseits.

1. IX. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Waldshut und der Ostschweiz.

2. I. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (badischer Bahnhof) sowie Waldshut einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

3. Lebensmitteltarif zwischen schweizerischen Stationen und Paris.

4. IV. Nachtrag zum norddeutsch-schweizerischen Kohlentarif.

5. III. Nachtrag zu den Leitungsvorschriften zum norddeutsch-schweizerischen Kohlentarif.

6. Gütertarif zwischen Waldshut und der Ostschweiz.

7. I. Nachtrag zum Kohlentarif Belgien-Gotthardbahn.

8. Gütertarif zwischen Basel (badischer Bahnhof) und der Ostschweiz.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.

1. IV. und V. Nachtrag zu Teil I und II des allgemeinen Gütertarifs.

2. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr.

1. I., II. und III. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften.

2. Nachtrag III und IV zu Teil I und Nachtrag V und VI zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.

3. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.

4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

e. Im belgisch-, beziehungsweise englisch-italienischen Verkehr.

1. Tarif für die direkte Beförderung von Eilgut zwischen London und Italien.

2. Instradierungsvorschriften für den direkten Güterverkehr zwischen Belgien und Italien.

3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen aus Belgien nach Italien.

4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

f. Im niederländisch-italienischen Verkehr.

1. Verkehrsleitungsvorschriften zu den Ausnahmetarifen zwischen niederländischen Stationen einerseits und Italien anderseits.

2. IV. Nachtrag zu den Ausnahmetarifen zwischen niederländischen Stationen einerseits und Italien anderseits.

3. I. Nachtrag zu den niederländisch-italienischen Dienstbefehlen.

4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

Zu den auf 1. Januar 1892 pendent gebliebenen 268 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2377 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2645 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2383 erledigt, so daß als unerledigt 262 Fälle auf das Jahr 1893 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Im Sommerdienst hielten die Expreßzüge 41 und 58 in Flüelen wieder an.

Auf ein Begehren der Regierung des Kantons Tessin, den Zug 42 in Mendrisio anhalten zu lassen, wurden wir vom schweiz. Eisenbahndepartemente verhalten, diesem Zug in Mendrisio einen Halt zu geben; desgleichen mußte auf Verlangen des schweiz. Eisenbahndepartementes für den Expreßzug 58 in Arth-Goldau zum Anschluß an die S.O.B.-Züge 365 und 370 ein Halt geschaffen werden, um einem bezüglichen Begehren der schweiz. Südostbahn Rechnung zu tragen.

Ein Gesuch der Regierung des Kantons Luzern, die internationalen Schnellzüge 45 und 54 in Gisikon anhalten zu lassen, mußte im Hinblick auf den Charakter dieser beiden Züge abgelehnt werden.

Um dagegen für die genannte Station eine weitere Verbindung nach und von dem Gotthard herzustellen und dem erwähnten Begehren einigermaßen Rechnung zu tragen, wurde der Verkehr der Personenzüge 2 und 5 bis, beziehungsweise von Gisikon ausgedehnt.

Ferner wurde die Gotthardbahn durch das schweiz. Eisenbahndepartement verpflichtet, Anschlußverbindungen von und nach Luzern und von und nach Brunnen an die S.O.B.-Züge 365 und 370 herzustellen. Dieses wurde dadurch erreicht, daß die Güterzüge 519 und 510 auf der Strecke Rothkreuz-Erstfeld mit Personenbeförderung verkehrten, in Rothkreuz im Anschluß an die N.O.B.-Züge 155 und 158.

b. Winterfahrordnung.

Die Züge 2 und 5 verkehrten auf der Strecke Rothkreuz-Gisikon nicht mehr. Die Halte des Zuges 41 in Goldau und des Zuges 42 in Mendrisio wurden fallen gelassen; dagegen blieb der Halt des Zuges 58 in Goldau bestehen und derjenige in Flüelen fiel weg. Die Züge 54 und 45 hielten in Capolago nur während der Dauer des Verkehres auf der Monte-Generosobahn an.

Für den Heimtransport der italienischen Arbeiter verkehrte vom 15. Oktober bis 30. Dezember 1892 ein Personenzug 57a Luzern-Chiasso, Luzern Abgang um 9^{15} abends, Chiasso Ankunft um 4^{35} morgens; während dieser Periode führte Zug 62 auch Wagen III. Klasse auf der Strecke Bellinzona-Luino. In umgekehrter Richtung wurde während der Auswanderungszeit der italienischen Arbeiter, vom 15. Februar bis 15. April, ein Zug 42a Chiasso-Luzern eingelegt mit Abgang in Chiasso um 10 Uhr abends und Ankunft in Luzern um 5^{40} morgens zum Anschluß an die Frühzüge der J.S. und S.C.B. daselbst und an N.O.B. Zug 143 in Rothkreuz.

Einem Begehren der Verwaltung der Dampfschiffgesellschaft des Langensees entsprechend wurde Zug 77 um 15 Minuten früher gelegt, um in Locarno den Anschluß an das um 5^{25} vormittags abgehende Schiff zu erreichen.

Zur Bewältigung des großen Herbstverkehrs mußten vom 1. September an eine Reihe neuer fakultativer Güterzüge in beiden Richtungen eingelegt werden, die größtenteils zur Nachtzeit verkehrten und die Einführung eines permanenten Dienstes auf der ganzen Linie erforderten. Vom 18. September bis 6. November verkehrten mit Bewilligung des Bundesrates die Güter- und Fakultativzüge soweit nötig auch an Sonntagen.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1892 (266 Kilometer)				1891 (266 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1891		Mindereinnahme gegenüber 1891	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	4743639	57	34.25	32.87	4712049	99	36.27	34.82	31589	58		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	451472	83	3.26	3.13	458463	25	3.53	3.39			6990	42
b. Tiere	229076	73	1.65	1.59	323578	59	2.49	2.39			94501	86
c. Güter aller Art . .	8427221	96	60.84	58.39	7498310	47	57.71	55.41	928911	49		
Total	13851411	09	100.00		12992402	30	100.00		859008	79		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	580652	56		4.02	540477	05		3.99	40175	51		
Totaleinnahmen	14432063	65		100.00	13532879	35		100.00	899184	30		

Das Berichtsjahr hat hinsichtlich des Verkehres und der Einnahmen im allgemeinen ein sehr befriedigendes Resultat geliefert. Die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 859,008. 79 oder um 6,61 % und gegenüber dem Betriebsjahre 1890 um Fr. 1,146,829. 15 oder um 9,03 % gestiegen. Im Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport ist eine weitere Veränderung zu Gunsten der letztern eingetreten.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1892	1891
per Bahnkilometer	Fr. 52,072. 97	Fr. 48,843. 62
„ Zugskilometer	„ 6. 11	„ 6. —
„ Tag	„ 37,845. 38	„ 35,595. 62

Hinsichtlich der monatlichen Einnahmen zeigt der Monat Januar mit Fr. 826,302. 64 das kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 1,475,882. 51 das größte Erträgnis. Die durchschnittliche Einnahme eines Monates beträgt Fr. 1,154,284. 25 gegenüber Fr. 1,082,700. 19 im Vorjahre.

Wie in frühern Jahren sind die verschiedenen weitern Ergebnisse des Verkehres und der Einnahmen in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, aus welchen wir hier folgendes hervorheben:

1. Personenverkehr.

Der Lokalverkehr hat sich weiter entwickelt; im Durchgangsverkehr ist dagegen infolge des Auftretens der Cholera eine kleine Abnahme zu verzeichnen. Die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden ist dessenungeachtet von 241,654 auf 249,350 gestiegen. An dieser Zunahme sind nur die II. und die III. Wagenklasse beteiligt; die I. Wagenklasse zeigt eine Abnahme. Es sind Reisende befördert worden:

	1892	1891
in der I. Klasse . .	86,572 = 5,96 %	88,864 = 6,40 %
„ „ II. „ . .	360,332 = 24,81 %	349,870 = 25,19 %
„ „ III. „ . .	1,005,681 = 69,23 %	949,937 = 68,41 %
Es zeigen Personenkilometer:		
die I. Klasse . .	9,424,329 = 14,21 %	9,940,179 = 15,46 %
„ II. „ . .	21,780,326 = 32,84 %	21,939,359 = 34,13 %
„ III. „ . .	35,122,516 = 52,95 %	32,400,349 = 50,41 %
Jeder Reisende hat somit durchschnittlich befahren:		
in der I. Klasse . . .	108,86 km	111,86 km
„ „ II. „ . . .	60,45 „	62,71 „
„ „ III. „ . . .	34,92 „	34,11 „
Es trifft Reisende:		
auf jeden Personenzugskilometer .	48,77	48,01
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,22	4,20

Was die Einnahmen betrifft, welche die einzelnen Wagenklassen geliefert haben, so weisen auf:

die I. Klasse . .	Fr. 1,188,592. 50 = 25,06 %	Fr. 1,245,919. 62 = 26,44 %
„ II. „ . . .	„ 1,746,808. 41 = 36,82 %	„ 1,757,251. 39 = 37,29 %
„ III. „ . . .	„ 1,808,238. 66 = 38,12 %	„ 1,708,878. 98 = 36,27 %

Jede Person hat durchschnittlich als Fahrtaxe bezahlt:

	1892	1891
in der I. Klasse	Fr. 13. 73	Fr. 14. 02
„ „ II. „	„ 4. 85	„ 5. 02
„ „ III. „	„ 1. 80	„ 1. 80

Per Reisenden und Kilometer ergibt sich ein Einnahmenbetreffnis

von 7,15 Cts. im Jahre 1892 und
„ 7,33 „ „ „ 1891.

2. Gepäckverkehr.

Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 2384 Tonnen auf 2347 Tonnen oder um 37 Tonnen zurückgegangen, was dem bereits erwähnten Auftreten der Cholera zuzuschreiben ist. Die Einnahmen sind von Fr. 458,463. 25 auf Fr. 451,472. 83 oder um Fr. 6990. 42 = 1,52 % zurückgegangen.

3. Tiertransport.

Der Verkehr ist im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre um 22,674 Stück zurückgegangen, was hauptsächlich einer geringeren Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien zuzuschreiben ist. Die Einnahmen zeigen einen Ausfall von Fr. 94,501. 86 = 29,21 %.

4. Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat eine sehr erfreuliche Zunahme aufzuweisen. Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 389,570 Tonnen auf 438,388 Tonnen gestiegen. An dieser Zunahme sind alle wichtigeren Transportartikel beteiligt; eine Ausnahme bilden die Brennmaterialien mit einem Ausfall von 6524 Tonnen. Hinsichtlich der Tonnenzahl stehen die Lebens- und Genußmittel mit 269,058 Tonnen = 34,94 % im ersten Range, die Metallwaren mit 116,346 Tonnen = 15,11 % im zweiten Range und die Brennmaterialien mit 106,900 Tonnen = 13,88 % im dritten Range. Die im Jahre 1892 von jeder Tonne Güter durchschnittlich durchlaufene Distanz beträgt 151,43 km gegenüber 146,75 km im Vorjahre. Von den vier Haupttarifklassen der Güter fallen auf:

	1892			1891		
die Eilgüter	31,558	Tonnen	= 4,10 %	32,435	=	4,60 %
„ Stückgüter	42,741	„	= 5,55 %	42,827	=	6,06 %
„ gewöhnlichen Wagenladungsgüter .	213,505	„	= 27,72 %	208,817	=	29,57 %
„ Ausnahmetarifgüter	482,273	„	= 62,63 %	422,053	=	59,77 %

Die Hauptverkehre zeigen folgende Quantitäten:

Schweiz-Italien	46,677	Tonnen	45,252	Tonnen
Italien-Schweiz (inkl. in Brunnen reexped. Getreide)	189,962	„	161,838	„
Deutschland, Belgien und Holland-Italien .	166,736	„	157,140	„
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England	88,630	„	69,233	„

Die beiden letztern Verkehre umfassen auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter.

In den Einnahmen ist die sehr erhebliche Zunahme von Fr. 7,498,310. 47 auf Fr. 8,427,221. 96 oder von Fr. 928,911. 49 = 12,39 % zu verzeichnen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer beläuft sich auf 7,23 Cts. und stimmt mit demjenigen des Vorjahres genau überein.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1891 wie folgt:

	1892	1891
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 572,078. 72	Fr. 533,451. 67
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 5,947. 25	„ 5,076. 40
Sonstige Einnahmen	„ 2,626. 59	„ 1,948. 98
	Fr. 580,652. 56	Fr. 540,477. 05

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Franken 40,175. 51 auf; diese wurde wesentlich herbeigeführt durch die Einstellung von 50 neuen Eilgutwagen und stärkere Ausnutzung der Güterwagen.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1892 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			1891 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1891.		Minderausgabe gegenüber 1891.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltung .	464,796	01	6.02	466,803	39	6.22			2,007	38
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,654,621	66	21.40	1,798,532	86	23.96			143,911	20
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,633,948	14	21.14	1,566,943	43	20.87	67,004	71		
IV. „ den Fahrdienst . . .	2,696,834	67	34.89	2,547,747	73	33.93	149,086	94		
V. „ verschiedene Ausgaben . .	1,278,918	87	16.55	1,127,621	69	15.02	151,297	18		
Total	7,729,119	35	100%	7,507,649	10	100%	367,388	83	145,918	58

	1892	1891
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 29,056. 84	Fr. 28,224. 24
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3. 4124	„ 3. 4662
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2. 7056	„ 2. 7259
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0. 1136	„ 0. 1163
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0. 0188	„ 0. 0192
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen .	53. 56	55. 48
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen .	55. 80	57. 78

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Minderkosten im Betrage von Fr. 2,007. 38 auf, wovon Fr. 1319. 98 auf Personalausgaben und Fr. 687. 40 auf sonstige Ausgaben fallen.

ad II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen haben im Berichtsjahre gegenüber denjenigen im Jahre 1891 betragen:

	1892	1891
Für Personal	Fr. 548,178. —	Fr. 489,108. 33
„ Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen .	„ 1,042,698. 18	„ 1,245,434. 80
„ sonstige Ausgaben	„ 63,745. 48	„ 63,989. 73
Zusammen	Fr. 1,654,621. 66	Fr. 1,798,532. 86

Die Personalausgaben für den Bahndienst weisen auch im Berichtsjahre wieder eine erhebliche Steigerung gegenüber dem Vorjahre auf; die Differenz beträgt Fr. 59,069. 67. Hievon fällt der größte Teil, nämlich Fr. 51,508. 85, auf die Besoldungen des Streckenpersonals und Fr. 5220. 30 auf die Besoldung der Bahningenieure und ihres Hülfspersonals.

Die Mehrausgaben für die Besoldungen des Streckenpersonals rühren daher, daß wir seit Juni 1892 die Gehaltsbetreffnisse für Ruhe- und Krankheitstage der Bahnmeistergehülfen, Vorarbeiter und ständigen Bahnarbeiter hier und nicht mehr unter Kap. II B_2 verrechnen, weil die Arbeitszeit dieses Personals zum größten Teil für die Ablösungen im Bahnaufsichtsdienste in Anspruch genommen wird. Die daherigen Ausgaben betragen circa Fr. 47,000. —. Fernere Mehrkosten verursachte das Ausstellen von Extrawachen an solchen Stellen, wo durch den Funkenwurf der Lokomotiven Kulturbrände schon verursacht worden oder zu befürchten sind; sodann durch eine intensivere Bewachung der Bahn an allen durch Hochwasser, Steinfälle, Lawinen u. s. w. gefährdeten Stellen. Die Mehrausgaben für die Besoldungen des Oberingenieurs und seines Hülfspersonals (Fr. 54,636. 51 gegen Fr. 52,424. 60 im Vorjahre) sind die Folge der Anstellung eines besondern Beamten für die Berechnung der eisernen Brückenkonstruktionen; bei den Besoldungen der Bahningenieure und des Hülfspersonals derselben entstand eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 5220. 30 durch Anstellung eines Aufsehers für die periodische Untersuchung und den Kleinunterhalt der eisernen Brücken, ferner durch längere Stellvertretung in Krankheitsfällen.

Dagegen blieben die Ausgaben für Besoldung der Bahnmeister und das hieher zu verrechnende Drittel der Besoldung der Stationswärter ziemlich gleich wie im Jahre 1891 Fr. 35,375. 40 und 44,934. 93 gegen Fr. 34,943. 49 und 45,238. 23).

Die Ausgaben für Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter setzen sich aus folgenden Hauptposten zusammen:

Gehalte der Tagwärter und Barrierenwärterinnen	Fr. 123,336. 60
„ „ Nachtwärter	„ 45,481. 10
Stellvertretung für Ruhetage des obigen Personals.	„ 42,711. 10
„ „ Krankheitstage des obigen Personals	„ 13,007. 55
Extrawachen	„ 35,942. 90
Extra-Barrierendienst	„ 8,016. 70
Stellvertretung für Ruhetage der ständigen Bahnarbeiter	„ 27,501. 65
„ „ Krankheitstage der ständigen Bahnarbeiter	„ 5,652. 15
Bezahlte Ruhetage der in der Lohnliste verrechneten Ablöser	„ 9,290. 95
Streckenkontrolle der Bahnmeistergehülfen und Vorarbeiter	„ 4,820. 40
Zusammen	Fr. 315,761. 10

Der Rest der hieher gehörigen Ausgaben mit Fr. 47,448. 02 betrifft die Dienstkleidung, die Tunnelzulagen, die Naturalbezüge, die außerordentlichen Besoldungszulagen am Jahresschluß und den Anteil der Gotthardbahn an den Kosten der Bahnaufsicht auf der Strecke Luzern-Rothkreuz. Aus obiger Spezifikation geht hervor, daß die Ausgaben für die Ruhe- und Krankheitstage Fr. 98,163. 40 oder 31 % der reinen Personalausgaben für die Bahnbewachung ausmachen.

Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen wurden im Berichtsjahre Fr. 202,736. 62 weniger ausgegeben als im Jahre 1891; im einzelnen stehen sich die Ausgaben beider Jahre wie folgt gegenüber:

	1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen, inkl. Bahnbettung	256,525. 95	277,209. 07	— 20,683. 12
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen, inkl. Ersatz des schadhaften Materiales	569,563. 38	765,075. 79	— 195,512. 41
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	113,969. 95	102,406. 87	+ 11,563. 08
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	73,360. 95	74,288. 77	— 927. 82
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis .	29,277. 95	26,454. 30	+ 2,823. 65
Zusammen	1,042,698. 18	1,245,434. 80	— 202,736. 62

ad 1. Die Minderausgaben für den Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen (Unterbau im allgemeinen) betreffen folgende Posten:

Für Reinigung, Ergänzung und Erneuerung der Bahnbettung wurden im Berichtsjahre Fr. 96,882. 15 verausgabt, gegen Fr. 104,491. 55 des Vorjahres, Differenz = Fr. 7609. 40.

Sodann stehen den im Geschäftsbericht pro 1891, Seite 29 aufgeführten außergewöhnlichen Ausgaben (Molinabach, Moorentunnel und Brückenuntersuchungen mit zusammen Fr. 31,302. 43) im Berichtsjahre nur kleinere gegenüber, als für Anlage neuer Holzreistwege oberhalb Piotta und Pflasterung des Holzreistweges bei Casa nuova (Fr. 3162. 33), für Entwässerung des Bahneinschnittes km 182 580/910 (Fr. 1942. —), für Verstärkung der Eisenkonstruktion des Travi Viadukts (Fr. 3311. 65), für Räumung des Geschiebes im Siechenbache bei Seewen (Fr. 3125. —).

Anderseits betrugen die Ausgaben für Felsabräumen Fr. 45,258. 30 oder Fr. 18,173. 78 mehr als im Vorjahre (Fr. 27,084. 52). Es wurden namentlich die Felshänge zwischen Amsteg und Gurtnellen, wo im Frühjahr Steinfälle vorgekommen sind, dann die Lehne des Monte San Salvatore zwischen Lugano und Melide einer gründlichen Abräumung unterzogen. Am letztern Orte dauern die systematischen Räumungsarbeiten auch im laufenden Jahre noch an; die Projektierung und Ausführung von Schutzbauten zum Auffangen der unmöglich ganz zu verhindernden Ablösungen soll folgen.

Im zwanzigsten Geschäftsberichte thaten wir an dieser Stelle der Maßnahmen Erwähnung, die nach dem Einsturz der Mönchensteiner Brücke mit Bezug auf die eisernen Brückenkonstruktionen der schweiz. Eisenbahnen als nötig erachtet wurden, und fügten bei, was auf dem Netze der Gotthardbahn hievon zur Ausführung gekommen ist.

Über den weitern Verlauf dieser Angelegenheit haben wir zu berichten, daß vom Bundesrat unter dem 19. August v. J. eine „Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf

den schweizerischen Eisenbahnen" erlassen wurde, welche aus vielfachen Beratungen zwischen Professoren des eidg. Polytechnikums, praktischen Konstrukteuren und Ingenieuren der Bahnverwaltungen hervorgegangen ist.

Auf Grund dieser Verordnung ließen wir die Dimensionierung der eisernen Brücken aus den Jahren 1873/74 vorerst für die wichtigeren und mit schweren Zügen befahrenen Strecken Biasca-Cadenazzo und Lugano-Chiasso einer Nachrechnung unterziehen, deren Resultate nunmehr vollständig vorliegen. Hand in Hand mit der rechnerischen Prüfung gieng die Projektierung der Verstärkungen, welche, wenn auch nicht in großem Umfang, doch fast an jedem Objekt durchzuführen sind.

Wie aus unseren Mitteilungen auf Seite 7 hervorgeht, haben wir damit an der Moësabrücke und an der Seebrücke bei Melide im Berichtsjahre bereits begonnen; für eine Reihe weiterer Verstärkungen ist das Material bestellt, für andere liegen die Entwürfe noch beim Eisenbahndepartemente zur Prüfung und Genehmigung.

In unserm vorangegangenen Geschäftsbericht haben wir der 16 Postulate des Eisenbahndepartements zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und der bezüglichen Eingabe der Eisenbahnverwaltungen erwähnt. Am 7. Mai 1892 fand eine zweite Verhandlung mit dem Eisenbahndepartement in dieser Angelegenheit statt; darauf erfolgte der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892, wodurch die Sache zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht wurde. Die Ergebnisse beschlagen nicht nur den Bahndienst, sondern auch den Maschinendienst und den Betriebsdienst. Den ersteren berührten namentlich das Postulat 1, insoweit die allgemeine Einführung der Blocksignale verlangt wurde, Postulat 3 (Einfahrtssignale), Postulat 9 (Prüfung des Personals) teilweise, Postulat 10 (Arbeitszeit der Centralweichensteller), Postulat 11 (Verwendung von Frauen für die Bewachung der Straßenübergänge) und Postulat 15 (Räumlichkeiten der Stationsrestaurationen). Alle in diesen Postulaten gestellten Anforderungen baulicher Natur, welche von den Bahnen in ihrer Eingabe abgelehnt worden sind, wurden vom Eisenbahndepartement fallen gelassen. Ferner wurde die Zulässigkeit der Frauenarbeit, welche namentlich für die Bedienung der Barrieren von den Bahnverwaltungen in Anspruch genommen wird, grundsätzlich nicht mehr beanstandet. Diese Thatsache ist finanziell von erheblicher Bedeutung. Dagegen hat der Bundesrat eine Bestimmung aufgestellt, wodurch die Dauer der täglichen Beanspruchung der Frauen im Barrierendienst normiert wird. Um die Leistungsfähigkeit des Personals fortwährend auf der Höhe der zu stellenden Anforderungen zu halten, hat der Bundesrat periodische Prüfungen desselben vorgeschrieben. Bei der Gotthardbahn waren dieselben bereits eingeführt; es bleibt demnach bloß noch zu untersuchen, ob die bezüglichen Vorschriften zu ergänzen seien. Da die Angelegenheit von den Verbandsbahnen der Prüfung der Technikerkommission überwiesen wurde, so werden wir zunächst das Ergebnis derselben abwarten. Auf die weitern Beschlüsse des Bundesrates, welche die übrigen Dienstzweige betreffen, werden wir an bezüglicher Stelle zurückkommen.

ad 2. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues setzen sich wie folgt zusammen:

	1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
a. Kosten des Oberbaumaterials für den gewöhnlichen Geleiseunterhalt	132,684. 85	255,164. 50	— 122,479. 65
b. Löhne für Regulieren der Geleise und Auswechseln von Oberbaumaterial	204,561. 41	255,138. 39	— 50,576. 98
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen .	38,288. 99	74,233. 67	— 35,944. 68
d. Totalerneuerung des Oberbaues	467,581. 71	379,540. 92	+ 88,040. 79
Zusammen	843,116. 96	964,077. 48	— 120,960. 52
Hievon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials . . .	273,553. 58	191,360. —	+ 82,193. 58
Bleiben: Nettoausgaben	569,563. 38	772,717. 48	— 203,154. 10

An die Ausgaben ad a, c und d hat der Oberbau-Erneuerungsfonds die Materialkosten im Betrage von Fr. 576,734. — zu ersetzen (1891 = Fr. 621,676. 32), so daß der Betriebskonto effektiv nur mit Fr. 266,382. 96 belastet wird.

ad a. Im Berichtsjahre gelangten zur Auswechslung (ohne die sub d aufgeführten Totalerneuerungen) 13,566 Querschwellen (1891 = 17,406 Stück), und zwar 6916 aus Weichholz, 6043 aus Eichenholz und 607 aus Eisen.

Ersetzt wurden dieselben durch 12,835 Schwellen aus Eichenholz, 624 Schwellen aus Eisen und 123 Schwellen aus Weichholz.

Die mehr eingelegten 16 Stück Schwellen betreffen die Vermehrung der Schwellenzahl per Schienenstoß.

Wegen Schadhaftigkeit wurden ausgewechselt:

689 m Stahlschienen, welche durch neue Stahlschienen ersetzt wurden,
1619 „ Eisenschienen und
859 „ Stahlschienen, welche aber durch ältere Schienen gleicher Sorten ersetzt wurden.

Ueber Schienenquerbrüche wurden 44 und über sonstige Schäden an Schienen 60, zusammen 104 Rapporte eingeliefert; da die zehnjährige Garantiefrist für die bis Ende 1881 verlegten Schienen abgelaufen und mit der Aktiengesellschaft Union in Dortmund auch bezüglich der im Jahre 1883 gelieferten Schienen ein Abkommen über Ablösung der Garantie getroffen worden, waren von diesen 104 Schienen nur mehr 38 Stück ersatzpflichtig.

Behufs Verstärkung des Oberbaues gelangten zur Verwendung:

27,289 Stück Schienennägel mit 4-kantigem Schaft und
8,170 „ verstärkte Unterlagsplatten.

Über den Stand unseres Oberbaues in Bezug auf die verschiedenen Konstruktionen gibt nachstehende auf Ende 1892 bereinigte Tabelle Aufschluß:

	1892		1891		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Gesamtlänge des durchgehenden Geleises: Rothkreuz-Immensee-Chiasso, Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Locarno	319,364	109	292,600	100	259,571	100
Hievon:						
Geleisestrecken mit Eisenschienen	21,842	7,4	25,276	8,6	34,638	13,3
„ „ Stahlschienen Type I . . .	11,525	4,0	12,750	4,4	18,736	7,2
„ „ „ „ II . . .	223,375	76,3	229,713	78,5	206,197	79,5
„ „ „ „ III . . .	16,957	5,7	16,442	5,6	—	—
„ „ „ „ IV . . .	45,665	15,6	8,419	2,9	—	—
anderseits						
Geleisestrecken mit Tannenschwellen . . .	10,564	3,6	10,638	3,8	88,975	34,3
„ „ Eichenschwellen	141,489	48,3	157,818	53,9	170,596	65,7
„ „ eisernen Schwellen . . .	167,311	57,1	124,144	42,3	—	—

Im Berichtsjahr wurde das zweite Geleise auf den Strecken Lavorgo-Biasca und Gurtnellen-Wasen dem Betrieb übergeben, daher die Vermehrung der Gesamtlänge um nahezu 27 km.

ad b. Die Minderausgaben für Geleiseregulieren und Auswechseln des Oberbaues (Fr. 50,576. 98) rühren größtenteils von der bei den Personalausgaben erwähnten Änderung in der Verrechnung der Löhne des Personals für Ruhe- und Krankheitstage her.

ad c. Der Unterhalt der mechanischen Einrichtungen kostete im Berichtsjahre Fr. 35,944. 68 weniger als im Jahre 1891; es wurden nur 16 gegen 33 Weichen ausgewechselt, wovon 5 Stück mit älterem Material der Type 1874.

ad d. Die Strecken, auf denen der Oberbau im Berichtsjahr gänzlich erneuert wurde, sind folgende:
im Oelbergtunnel: 1968 m mit Oberbausystem IV a auf eisernen Querschwellen;
im Stutzecktunnel: 408 m mit Oberbausystem IV a auf eisernen Querschwellen;
im Gotthardtunnel: 8268 m, wovon
7854 m mit Oberbausystem IV a auf Eisenschwellen und
414 „ „ „ IV a „ Holzschwellen;

in den durchgehenden Hauptgeleisen der Stationen Osogna, Claro und Castione: 1535 m mit Oberbausystem II [1] auf Eisenschwellen;
auf der Strecke Lugano-Melide: 2450 m mit Oberbausystem II [1] auf Eisenschwellen;
zusammen 12,857 m mit einem Kostenaufwand von Fr. 467,581. 71 gegen 10,204 m und Fr. 367,247. 90 im Jahre 1891.

Für einen Meter erneuertes Geleise wurden also durchschnittlich Fr. 36. 40 ausgegeben.
Im Gotthardtunnel sind bis Ende 1892 24,280 m oder 80 % der gesamten Geleiselänge einmal erneuert worden.

ad 3. Die Ausgaben für den Unterhalt der Hochbauten betragen im Berichtsjahr Fr. 11,563. 08 mehr als im Vorjahre, weil wieder einige Umbauten von größerm Belange vorgekommen sind. Es sind dies folgende:

1. Versetzung des Wärterhauses Nr. 95 vom Pratotunnel-Ausgang (km 104.340) in die Nähe der Tessinbrücke bei Polmengo (km 104.592) Fr. 4796. 50.

   Dieses Wärterhaus war, wie andere auch noch, an der früheren Stelle zu sehr dem aus dem Tunnel strömenden Rauche ausgesetzt und daher ungeeignet für seinen Zweck.

2. Umbau der Wärterhäuser Nr. 18 und 19 bei Brunnen und Nr. 41 und 43 zwischen Amsteg und Gurtnellen wegen Feuchtigkeit Fr. 9449. 95.

3. Verlängerung der freistehenden Laderampen in Biasca und Castione auf Verlangen des schweiz. Militärdepartementes Fr. 4172. 50. — Diese Kosten werden von der eidg. Militärverwaltung wieder ersetzt.

4. Abbruch von je einem Giebelfirste der Lagerhäuser I und II in Brunnen, um Raum für die Zufahrtsgeleise zwischen den beiden Magazinreihen zu gewinnen, und Wiederaufrichten derselben an anderer Stelle Fr. 7525. 70 (noch nicht vollendet).

5. Umbau der Lokomotivremise in Bellinzona unter gleichzeitiger Vergrößerung derselben um 4 Stände. Die Kosten des auf Betriebskonto verrechneten Umbaues beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 8905. 23; die Vollendung fällt in das Jahr 1893.

6. Am 20. Februar brannte der Eilgutschuppen auf dem Bahnhof Chiasso aus unbekannter Ursache ab, wobei auch das Dach des eben im Baue begriffenen Gebäudes für den Zolldienst von den Flammen zerstört wurde. Die Wiederherstellung des letzteren und die provisorischen Einrichtungen an Stelle des ersteren kosteten Fr. 14,822. 47.

7. Erstellung von 2 Geschirrmagazinen für die Arbeiten auf der X. Bahnmeisterstrecke bei Wärterhaus 161 und bei km 174.215 Fr. 1982. 35.

ad 4. Die Ausgaben für Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen sind ziemlich gleich geblieben wie im Vorjahre (1892 Fr. 73,360. 95, 1891 Fr. 74,288. 77). Von denselben fallen auf:

	1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	23,484. 89	31,427. 78	— 7,942. 89
Unterhalt der Signale auf den Stationen und auf der freien Bahn	6,388. 66	14,302. 64	— 7,913. 98
Unterhalt der Einfriedigungen, Barrieren und Bahnzeichen	43,487. 40	28,558. 35	+ 14,929. 05
Zusammen	73,360. 95	74,288. 77	— 927. 84

Von größern Arbeiten verdienen erwähnt zu werden: Die Rekonstruktion der Telegraphenleitung Giornico-Biasca (Fr. 6450. 06); die Auswechslung der Telegraphenstangen von der Station Rivera-Bironico bis Lugano (Fr. 7291. 05) und der Ersatz von lückenhaftem Lebhag auf längern Strecken durch Steinplatten (Fr. 10,705. 90).

Vom Wärterhaus No. 50 bei km 58,6 bis zum Ausgang des Naxbergtunnels und von km 123,980 bis Station Bodio wurden unterirdische Telegraphen- und Signalleitungen und zwischen den Stationen Giornico und Biasca, Rivera-Bironico und Melide Telephonleitungen mit Sprechstationen in allen Wärterhäusern erstellt. Die daherigen Kosten sind dem Baukonto verrechnet worden.

Der Stand der Telegraphen- und Signalleitungen am Ende des Berichtsjahres ist aus folgender Tabelle zu entnehmen:

Telegraphen- und Signalleitungen	Leitungen, Eigentum der Gotthardbahn		Bahndrähte an dem Gestänge des Staates		Zusammen	
	in Kilometern					
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linie	Drähte
Luftleitungen	55.050	209.000	183.360	725.240	238.410	934.240
Kabelleitungen	52.229	278.437	—	—	52.229	278.437
Zusammen	107.279	487.437	183.360	725.240	290.639	1212.677
Dagegen Stand Ende 1891	106.4	439.8	197.3	728.2	303.7	1168.0

Die Verminderung der Länge der Linie gegenüber dem Vorjahre rührt davon her, daß die seiner Zeit wegen der Bauarbeiten für das zweite Geleise auf der Nord- und Südrampe an die Landstraße verlegten Leitungen wieder an die Bahn zurückversetzt wurden, wobei sich eine Verkürzung der Linie ergab.

ad 5. Auch die Kosten für Räumung der Bahn von Schnee und Eis sind im Berichtsjahre nicht bedeutend höher ausgefallen als im Vorjahre (Fr. 29,277. 95 gegen 26,454. 30 = Fr. 2823. 65 mehr im Jahre 1892). Zum Zwecke des Vergleiches stellen wir diese Ausgaben mit denjenigen der abgelaufenen Betriebsjahre zusammen:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 km offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel auf 60 km offene Bahn bis Giubiasco		Monte Ceneri-Linie und übrige Strecken auf 81 km offene Bahn	
	Betrag	pr. km	Betrag	pr. km	Betrag	pr. km
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1892	15,567. 50	239. 50	11,590. 05	193. 20	2,120. 40	26. 20
1891	17,102. 98	263. 10	8,990. 32	149. 84	361. —	4. 45
1890	5,074. 68	78. 07	8,679. 90	144. 66	541. 81	6. 69
1889	13,001. 18	200. 02	12,544. 14	209. 07	5,863. 44	72. 39
1888	24,502. 10	376. 95	45,446. 12	757. 43	20,330. 12	251. —
1887	11,077. 22	170. 42	22,227. 64	370. 49	7,132. 89	88. 06
1886	14,901. 88	229. 26	19,988. 36	333. 14	3,058. 18	37. 75
1885	6,261. —	96. —	7,939. —	132. —	837. 99	10. —
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845. 12	10. 50

Auch dieses Jahr fällt der Hauptteil der Ausgaben für Schneeräumen wieder auf die Nordseite und davon 36 % oder Fr. 5647. 30 allein auf den Bahnhof Göschenen. Von den Ausgaben auf der Südseite fallen Fr. 4458. 60 auf die Station Airolo.

Die stärksten Schneefälle fanden in der ersten Hälfte des Monats Februar statt. In der Nacht vom 6./7. Februar erreichte die Höhe des gefallenen Schnees auf der Strecke Wasen-Göschenen beinahe 1,0 m und in Airolo 0,85 m.

Die durchschnittlichen Kosten pro km offene Bahn samt Stationen betragen Fr. 142. 45 gegen Fr. 128. 42 im Jahre 1891.

Die sonstigen Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt betragen im Berichtsjahre Fr. 63,745. 48 gegen Fr. 63,989. 73 im Jahre 1891, sind also beinahe gleich geblieben.

Die Kosten für Ergänzung und Unterhalt des Inventars haben auch dieses Jahr wieder zugenommen (Fr. 4455. 88 mehr als 1891), ohne daß eine erhebliche Vermehrung desselben stattgefunden hätte. Die Zunahme der Ausgaben ist lediglich auf Ersatz und Reparatur abgenützter Gegenstände zurückzuführen.

Die übrigen hieher rubrizierten Ausgaben sind dagegen sämtlich geringer als im Vorjahr: Die Kosten der Beleuchtung der Bahn um Fr. 2599. 53, diejenigen für Kulturschäden um Fr. 1613. 20 und diejenigen für Beleuchtung und Beheizung der Dienstlokale um Fr. 782. 41.

Wie alljährlich lassen wir noch eine Zusammenstellung der Schichten von Lohnarbeitern folgen, welche außer dem ständigen Personal beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst bethätigt wurden.

	Aushülfe, Extrabewachung und Stellvertretung an Ruhetagen im				Gesetzliche Ruhetage der im Taglohn stehenden Ablöser		Stellvertretungen für Krankheitstage		Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stationsdienst		Streckendienst						Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph, Signale		Räumung von Schnee und Eis			
1	2	3	4	5*	6	7	8	9	10	11	12	13*	14	15	16	17	18	19	20	21
	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891
Januar	443	262	1450	1232	232	Die hieher gehörigen Ziffern sind in denjenigen der Kolonnen 5 und 13 enthalten.	514	Die hieher gehörigen Ziffern sind in denjenigen der Kolonnen 5 und 13 enthalten.	1134	1187	1850	3737	195	98	197	129	3216	2452	9231	9097
Februar	412	322	1207	1600	269		368		1254	1174	2477	3890	192	131	147	213	2030	942	8356	8272
März	439	375	2666	2293	264		351		2965	2039	3033	3904	133	232	400	341	577	1619	10828	10803
April	413	324	3023	1560	270		258		3827	4003	4384	6165	134	149	463	678	84	36	12856	12915
Mai	506	376	2387	1990	305		321		4013	2907	5643	5893	347	268	435	318	—	1	13957	11753
Juni	492	327	1802	1613	227		274		3217	3008	5731	6602	248	331	277	219	—	—	12268	12100
Juli	493	379	1532	1622	258		288		4399	4302	6994	6179	252	329	210	312	—	—	14426	13123
August	497	365	1684	1872	270		238		4540	4157	5703	5585	433	254	299	192	3	—	13667	12425
September	947	355	1890	1685	280		191		3608	3294	4992	6442	605	308	445	175	—	—	12958	12259
Oktober	1390	427	2580	1644	322		282		3064	3002	4850	6337	428	214	643	431	4	—	13563	12055
November	1209	420	2239	1621	340		261		3798	2268	5456	5160	333	377	583	363	13	46	14232	10255
Dezember	1127	392	1963	1694	350		235		2854	2475	2774	4651	434	234	532	251	946	1300	11215	10997
Total	8368	4324	24423	20426	3387		3581		38673	33816	53887	64545	3734	2925	4631	3622	6873	3235	147557	136054

*) Anmerkung ad Kolonne 5 und 13: In den Ziffern dieser Kolonnen sind auch die gesetzlichen Ruhetage von Taglohnarbeitern sowie die von solchen geleisteten Stellvertretungen für gesetzliche Ruhetage inbegriffen.

Wir haben dieses Mal in getrennter Kolonne die gesetzlichen Ruhetage hervorgehoben, für welche das im Taglohn verwendete Ablöserpersonal bezahlt werden mußte; die daherige Ausgabe betrug nach der Spezifikation auf Seite 25 Fr. 9,290. 95.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben dieser Dienstabteilung erreichen im Berichtsjahr den Betrag von Fr. 1,633,948. 14 gegenüber Fr. 1,566,943. 43 im Vorjahre.

Die Ausgaben sind gestiegen:

bei den Personalausgaben um Fr. 66,709. 98
" " sonstigen Ausgaben " " 294. 73

Die Erhöhung der Personalausgaben ist eine Folge von Personalvermehrung, Besoldungserhöhungen, Zuzug von Hülfspersonal während des starken Herbstverkehres und des großen Getreideverkehres in den Lagerhäusern in Brunnen.

Die Vermehrung der sonstigen Ausgaben fällt auf die Abteilung für Drucksachen, Büreaumaterialien und Fahrpläne.

Der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb, durch welchen die in den 16 Postulaten des Eisenbahndepartements angeregten Fragen ihre Lösung gefunden haben, beschlägt die hier besprochene Dienstabteilung in folgenden Punkten:

Derselbe erklärt die Fahrt der Züge in Raumdistanz und die Anwendung des Rückmeldeverfahrens für sämtliche Bahnen obligatorisch. Beides war bei der Gotthardbahn bereits eingeführt. Ueber die Vorschriften periodischer Prüfungen, welche alle Abteilungen des Betriebes berühren, haben wir uns bereits ausgesprochen. Sodann wurden die Bahnen bei der Erklärung behaftet, daß die Zugführer bei den Schnell- und den stark frequentierten Personenzügen weder zum Gepäck- noch zum Billetdienst herangezogen werden sollen.

Dagegen wurde auf die weiter gehenden Forderungen bezüglich der Begleitung der Züge verzichtet.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1891 Fr. 2,547,747. 73 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2,696,834. 67.

Davon fallen:

		1892	1891
auf Personalausgaben	Fr.	677,987. 15	Fr. 621,204. 23
" Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . .	"	1,365,671. 75	" 1,333,688. 81
" Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . .	"	632,898. 90	" 575,553. 68
" sonstige Ausgaben	"	20,276. 87	" 17,301. 01
Summa	Fr.	2,696,834. 67	Fr. 2,547,747. 73

Die Zunahme der Ausgaben rührt namentlich von der Vermehrung der Kosten des Lokomotivpersonals und den Ausgaben für den Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials her.

Der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb, womit die Verhandlungen betreffend die bekannten 16 Postulate des Eisenbahndepartements zu ihrem Abschlusse kamen, verordnet in Art. III, daß sämtliche Personen- und Schnellzüge mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen geführt werden sollen. Zur Durchführung dieser Maßregel ist ein Termin bis zum 1. Juni 1894 gewährt. Die Anschaffung der nötigen Bremsgarnituren wurde von uns indessen schon vor Erlaß dieses Beschlusses vorgesehen.

Im übrigen ist zu bemerken, daß aus den im genannten Bundesratsbeschlusse enthaltenen strengen Bestimmungen des Ausschlusses von nicht mit durchgehenden Bremsen versehenen Wagen bei den sogenannten gemischten Zügen, welche notwendigerweise stets eine Anzahl Güterwagen mitführen, eine Betriebserschwerung hervorgehen wird. Eine bezügliche Vorstellung seitens der Bahnen ist an kompetenter Stelle bereits anhängig gemacht. Anderseits haben wir, um der neuen Sachlage Rechnung zu tragen, nicht unterlassen, eine größere Anzahl Güterwagen mit der durchgehenden Bremse oder mit der Bremsleitung zu versehen, damit dieselben in den Personenzügen, namentlich zu Vieh- und Eilguttransporten, Verwendung finden können.

In Bezug auf die Vermehrung der Lokomotiven und Wagen haben wir von uns aus das Nötige stets angeordnet, so daß auch keine besondern Anforderungen an uns gestellt worden sind.

Hinsichtlich der periodischen Prüfungen gilt auch hier das bereits beim Bahn-, sowie beim Stations- Expeditions- und Zugsdienst Gesagte.

Der Stand der Lokomotiven (Tabelle 14) hat im Berichtsjahre keine Veränderung erlitten.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Briquettes (hauptsächlich aus der Ruhr) zur Verwendung. Wegen der günstigen Preislage der Briquettes wurde die Verwendung dieses Brennmaterials auf die Lokomotiven aller Personenzüge ausgedehnt, so daß sie etwa 30 % des Gesamtverbrauches betragen hat.

Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

1883:	26,545,556 kg	im Kostenbetrage von Fr.	870,455.95
1884:	25,756,670 „	„ „ „ „	689,032.42
1885:	26,087,430 „	„ „ „ „	652,920.92
1886:	26,469,325 „	„ „ „ „	661,168.40
1887:	32,506,350 „	„ „ „ „	822,479.43
1888:	34,689,440 „	„ „ „ „	839,864.30
1889:	38,121,712 „	„ „ „ „	912,644.36
1890:	39,050,500 „	„ „ „ „	1,049,696.22
1891:	43,425,210 „	„ „ „ „	1,283,852.38
1892:	44,418,980 „	„ „ „ „	1,301,109.18

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883:	11,58 kg	im Kostenbetrage von	37,97 Cts.
1884:	12,06 „	„ „ „	32,26 „
1885:	11,58 „	„ „ „	28,98 „
1886:	11,44 „	„ „ „	28,57 „
1887:	12,23 „	„ „ „	30,96 „
1888:	12,41 „	„ „ „	30,04 „
1889:	12,61 „	„ „ „	30,18 „
1890:	13,09 „	„ „ „	35,19 „
1891:	14,10 „	„ „ „	41,69 „
1892:	13,72 „	„ „ „	40,20 „

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175,5	kg	im Kostenbetrage	von	Fr.	71,782. 25
1884:	54,316,5	„	„ „	„	„	45,162. 25
1885:	54,682,7	„	„ „	„	„	42,246. 79
1886:	56,458,5	„	„ „	„	„	36,435. 36
1887:	68,113,9	„	„ „	„	„	38,363. 39
1888:	91,513,3	„	„ „	„	„	45,184. 30
1889:	105,606,7	„	„ „	„	„	44,712. 94
1890:	111,305,2	„	„ „	„	„	45,106. 77
1891:	127,024,8	„	„ „	„	„	48,287. 84
1892:	151,881,6	„	„ „	„	„	61,414. —

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0,036	kg	im Kostenbetrage	von	3,13	Cts.
1884:	0,025	„	„ „	„	2,11	„
1885:	0,024	„	„ „	„	1,87	„
1886:	0,024	„	„ „	„	1,57	„
1887:	0,026	„	„ „	„	1,44	„
1888:	0,033	„	„ „	„	1,62	„
1889:	0,035	„	„ „	„	1,48	„
1890:	0,037	„	„ „	„	1,51	„
1891:	0,041	„	„ „	„	1,57	„
1892:	0,047	„	„ „	„	1,90	„

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 448,875. 53 gegen Fr. 410,105. 24 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 13,869 Cts. gegen 13,318 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat im Berichtsjahre folgende Änderungen erlitten:

Zuwachs: 6 Stück Personenwagen I. Klasse, Serie A, die für den direkten Verkehr Paris-Mailand-Paris dienen; ferner: 50 Stück gedeckte Güterwagen (46 Stück Serie $K^{R\,1}$ und 4 Stück $G^{R\,1}$). Abgang: 1 Gepäckwagen, Serie F; 2 gedeckte Güterwagen, Serie K; 1 offener Güterwagen, Serie L^1. Die abgegangenen Wagen sind zum Teil auf der Gotthardbahn, zum Teil auf fremden Bahnen zertrümmert worden.

Die Güterwagen mit Westinghousebremse haben im Berichtsjahre zufolge Vereinbarung zwischen den schweiz. Bahnen die Seriebezeichnung „G“ erhalten.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 19,511,5 im Kostenbetrage von Fr. 4131. 55 gegen kg 16,656,5 im Kostenbetrage von Fr. 3548. 54, oder pro Wagenachsenkilometer 0,279 gr à 0,006 Cts. gegen 0,251 gr à 0,005 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 203,724. 05 gegen Fr. 188,623. 94 im Vorjahre.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 13,863. 25. Während auf Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 17,589. 44 mehr fallen, betragen die Ausgaben für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 3149. 11 Cts. und von Büreau- und Magazinslokalitäten Fr. 577. 08 weniger als voriges Jahr.

Unfallentschädigungen. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Haftpflichtprozesse aus dem Jahre 1890 sind durch gerichtliche Urteile erledigt worden.

Von den im Jahre 1891 angehobenen Entschädigungsprozessen ist der eine zur Stunde noch anhängig, weil der Geschädigte die gerichtliche Verfolgung seiner Ansprüche verzögerte; ein zweiter Fall ist durch gänzliche Abweisung der Klage zu unseren Gunsten entschieden worden. Die Haftpflichtansprüche aus den 6 bedeutenderen Unfällen, durch welche im Berichtsjahre Bahnbedienstete betroffen worden sind, konnten mit einer einzigen Ausnahme gütlich erledigt werden.

Auf unserem Netze wurden im abgelaufenen Jahre Reisende von Unfällen nicht betroffen; dagegen sind wir gemäß dem Übereinkommen vom 5. September 1885 betreffend die gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle zur Bezahlung unseres Anteils im Betrage von 2961 Fr. 91 Cts. an die Entschädigung eines Reisenden verpflichtet worden, welcher am 25. Juni 1891 beim Zusammenstoß zweier Züge im Bötzbergtunnel auf dem Gebiete der schweiz. Nordostbahn verletzt worden ist. Ein weiterer Anspruch ist noch bei den Gerichten anhängig.

Die Abwicklung der Entschädigungsforderungen aus den Eisenbahnunfällen bei Mönchenstein und Zollikofen ist noch nicht so weit vorgeschritten, daß es möglich wäre, die finanziellen Folgen für unsere Gesellschaft zu überblicken.

Bis Ende 1892 sind erledigt worden:

1. Die Entschädigungen in 119 Verletzungsfällen und 14 Tötungsfällen der Katastrophe in Zollikofen	Fr. 305,428. 04
2. Die Entschädigungen in 90 Verletzungsfällen und 14 Tötungsfällen beim Eisenbahnunglück in Mönchenstein	„ 286,835. 50
Total	Fr. 592,263. 54

Der Anteil der Gotthardbahn ist nach Maßgabe des Übereinkommens definitiv auf 14,266 % festgestellt und beträgt nach Abzug der Voranteile der vertretungspflichtigen Jura-Simplon-Bahn:

für Zollikofen	Fr. 43,572. 52
für Mönchenstein	„ 40,920. 09
Total	Fr. 84,492. 61

In ihrem Berichte an die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn vom 25. Juni 1892 hat die Kontrollstelle die Ansicht ausgesprochen, es dürfte die aus den Unfällen von Mönchenstein und Zollikofen die Gesellschaft treffende Quote dem Reservefonds belastet werden; von keiner Seite ist dagegen Widerspruch erhoben worden. Da die zu leistende Gesamtentschädigung zweifelsohne einen Betrag erreichen wird, welcher namentlich auf den Betriebsergebnissen des Jahres 1893 schwer lasten würde, können wir uns dieser Ansicht wohl anschließen. Der Reservefonds ist nach dem Wortlaut der Gesellschaftsstatuten dazu bestimmt: „bei außerordentlichen Unfällen, deren finanzielle Folgen auf den Betriebsergebnissen einzelner Jahre allzu schwer lasten würden, mit in Anspruch genommen zu werden.“

Nachdem wir dem Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle, welches die größeren schweiz. Eisenbahnverwaltungen unterm 5. September 1885 abgeschlossen haben, beigetreten sind, werden die Entschädigungen an Reisende bei außerordentlichen Unfällen auf unserem Netze durch die Gemeinschaft getragen, wobei unsere eigene Beitragsquote einschließlich der von der betroffenen Verwaltung zu

übernehmenden Voranteile 20 % des Gesamtbetrages nur unerheblich übersteigen würde. Unter diesen Umständen erscheint es wohl selbstverständlich, daß der Reservefonds nicht blos für Unfälle auf dem eigenen Netze, sondern auch für außerordentliche Unfälle, welche die Versicherungsgemeinschaft betreffen, in Anspruch genommen werden darf. Seine Zweckbestimmung bleibt dabei unverändert und die Belastung durch das Übereinkommen wird vorkommenden Falles durch die Entlastung bei gleichartigen Unfällen auf dem eigenen Netze ausgeglichen.

Wir nehmen daher keinen Anstand, der Anregung der Kontrollstelle Folge zu geben und die Entschädigungen für Mönchenstein und Zollikofen dem Reservefonds zu belasten.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht 1033.

Entschädigungen wurden geleistet:

Für Beschädigungen	in 251 Fällen	Fr.	28,038. 76
„ Manko	„ 145 „	„	3,727. 56
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 68 „	„	2,267. 74
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen ꝛc.	„ 18 „	„	296. 51
„ Verschiedenes	„ 24 „	„	1,364. 14
	Zusammen in 506 Fällen	Fr.	35,694. 71

Hievon gehen ab:

Rückvergütungen von Versicherungsgesellschaften	Fr. 13,865. 23	
„ „ Bahngesellschaften	„ 4,548. 88	
Beteiligung fehlbarer Angestellten	„ 12. —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen ꝛc.	„ 231. 71	Fr. 18,657. 82
Es verbleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 17,036. 89

In der für Beschädigungen bezahlten Summe von Fr. 28,038. 76 ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 13,865. 23, den wir für einen am 20. Dezember 1891 auf der Station Schwyz in Brand geratenen Wagen Baumwolle haben bezahlen müssen. Von den Versicherungsgesellschaften, bei denen die Transportgegenstände gegen Feuerschaden versichert sind, ist uns diese Summe zurückerstattet worden.

Einen erheblichen Güterschaden verursachte auch die Entgleisung des fakultativen Güterzuges Nr. 708 am Abend des 24. September auf der Station Sisikon, bei welcher 2 mit eingestampften Trauben beladene Wagen ganz und ein mit Wein beladener Wagen teilweise zerstört worden sind. An Entschädigungen für diese 3 Sendungen sind Fr. 5819. 92 bezahlt worden, welche in der obengenannten Summe von Fr. 28,038. 76 enthalten sind.

Ein bedeutender Brandfall, dem eine größere Anzahl von Transportgegenständen zum Opfer fiel, fand auf dem Bahnhof Chiasso statt, wo am 20. Februar um 5½ Uhr morgens der Lokal- und Eilgutschuppen mit den daran gebauten Büreauräumlichkeiten der Güterexpedition ein Raub der Flammen wurde. Die Ursache des Brandes konnte nicht ermittelt werden. Der Schaden, den das Feuer anrichtete und der anfänglich bedeutend überschätzt wurde, bestand einerseits in Schaden an Gütern und Inventar, anderseits in Gebäudeschaden.

Nach Maßgabe der geleisteten Entschädigungen sind verbrannt Güter im Wert von	Fr. 109,485. 64
hievon kommt in Abzug der Erlös aus verkauften Überresten ꝛc.	„ 1,821. 85
somit Schaden an Gütern	Fr. 107,663. 79
Mobiliar, Inventar und Formulare sind zerstört worden im Wert von	Fr. 4,604. 81
Es ergibt sich also ein Gesammtschaden von	Fr. 112,268. 60

der uns von den Versicherungsgesellschaften, welche die Versicherung des Mobiliars des Bahnhofes Chiasso gegen Feuerschaden übernommen haben, voll vergütet worden ist.

Die Ausgaben für Verschiedenes im Betrage von Fr. 55,920. 26 Cts. sind um Fr. 5124. 07 größer als das vorige Jahr. Sie schließen unter anderen in sich:

Fr. 34,072. 47 Zahlungen für das Lebensmitteldepot Bellinzona,
„ 3,196. 86 Zahlungen für die Wasch- und Badanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte,
„ 7,620. 54 Zahlungen für die deutschen Privatschulen der Gotthardbahn im Tessin.

Die Ausgaben „für die deutschen Privatschulen der Gotthardbahn im Tessin" veranlassen uns zu folgenden Bemerkungen:

Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebes zeigte es sich, daß sich in einigen Hauptstationen der südlichen Linien eine größere Anzahl deutschsprechender Angestellten mit ihren Familien befanden, und daß sich für die Kinder dieser Angestellten das Bedürfnis nach deutscher Schulbildung geltend machte. Wir glaubten nicht bloß im Interesse der Beamten und Angestellten, sondern im eigenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, wenn wir solche schulfreundliche Bestrebungen unterstützten. Im einzelnen haben wir zu berichten:

In Luino hatte sich ohne unser Zuthun eine „Schweizerschule" gebildet, da sich dort außer unseren Beamten eine zahlreiche Kolonie deutschsprechender Kaufleute und Angestellten der schweizerischen Zoll- und Postverwaltung befinden. Wir gewähren dieser Schule, die auch vom schweiz. Bundesrate unterstützt wird, einen jährlichen Beitrag; über den Gang der Anstalt erhalten wir ausführliche Berichte.

Als sich die Stadt Bellinzona um den Sitz der Werkstätte bewarb, verlangten wir, daß sie eine deutsche Primarschulklasse errichte. Im Laufe der Jahre ergab es sich, daß auch eine Sekundarschule mit drei Jahreskursen errichtet werden sollte. Um diese Schulverhältnisse einheitlich ordnen zu können, traten wir mit der Stadtbehörde in Unterhandlungen ein und übernahmen selber die Leitung und ökonomische Gestaltung beider Anstalten, ließen uns dagegen von der Stadt einen Jahresbeitrag zusichern, wie sie ihn für die deutsche Primarschule ausgegeben hatte.

In Chiasso hatte sich Ende der achtziger Jahre eine deutsche Privatschule gebildet, und zwar fast unter ausschließlicher Mitwirkung unserer Angestellten. Wir zahlten zuerst Jahresbeiträge an diese Privatschule, fanden es aber später für angemessen, diese Anstalt ganz auf unsere Kosten zu übernehmen.

Unser Verhältnis zu den Schulen in Bellinzona und Chiasso ist nun derart geordnet, daß wir aus unseren Beamten und Angestellten einen Inspektor und die örtlichen Schulräte wählen. Auch die Lehrer werden von uns gewählt und wie andere Beamte betrachtet, so namentlich mit Beziehung auf die Hülfskasse, das Lebensmitteldepot, die Freikarten und Beamtenbillete. Selbstverständlich stehen die Schulen unter der Oberaufsicht der kantonalen Schulbehörden. Bei der Übernahme der Primarschulen von Bellinzona und Chiasso ergab sich, daß ohne unser Zuthun der Lehrplan und die Lehrmittel des Kantons Thurgau eingeführt worden waren; wir hatten keinen Grund, eine Änderung vorzunehmen, da bekanntlich dieser Kanton gute Schuleinrichtungen besitzt und bei der Auswahl seiner Lehrmittel darauf Bedacht nimmt, daß sie in gemischt-konfessionellen Schulen ohne Bedenken verwendet werden können.

Mit diesen Einrichtungen haben wir nun allerdings noch nicht alles erreicht. Unsere Untersuchungen haben ergeben, daß wir noch zu weiteren Auslagen kommen werden, so im Kanton Tessin für die Station Biasca. Aber auch im Kanton Uri müssen besondere Einrichtungen getroffen werden, namentlich in Erstfeld. Wir dürfen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürfnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können anderseits nicht mit dem Begehren an die urnerischen Behörden gelangen, daß sie ihr Schulwesen dem Bedürfnisse unserer Angestellten anpassen, die doch nur einen kleinen Bruchteil der Bevölkerung bilden.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Während des Berichtsjahres sind beim Betrieb im engern Sinne 45 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen:	in Ausweichungen	3
	auf offener Bahn	3
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	2
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden		36
4. Andere Unfälle		1
		45

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	4
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	3	33
Drittpersonen	—	—
	3	37

Bezüglich der Tötungen beim Betrieb im engern Sinne bemerken wir folgendes:

Am 22. März ist der Manöverist Boffini Angelo in Chiasso, als er während des Manövers auf einen Wagen steigen wollte, ausgeglitscht und unter die Räder des Rangierzuges gekommen, wobei ihm beide Füße abgefahren wurden. Nach erfolgter Amputation erlag Boffini am 26. gl. Mts. seinen Verletzungen.

In Göschenen ist am 27. August der Tunnelwärter Baumann David, welcher beim Tunnelportal arbeitete, von der Lokomotive des aus dem Tunnel fahrenden Zuges 4 erfaßt und auf die Seite geschleudert worden. Infolge der erhaltenen Verletzungen starb er noch am gleichen Abend.

Am 25. November geriet Bremser Infanger Andreas beim Manöver des Zuges 506 auf der Station Immensee zwischen die Puffer zweier Wagen und wurde erdrückt.

Außerdem ist auf italienischem Gebiete der Kondukteur Fleury Hermann während der Fahrt des Zuges 62 vom 29./30. Oktober durch den Colmegnotunnel infolge Sturzes vom Zug überfahren und getötet worden.

2. Versicherungswesen.

Im Bestand der Verträge für die Versicherung des Mobiliars gegen Feuerschaden ist auch im Berichtsjahr eine Änderung nicht eingetreten, wenn wir von dem Abschluß vorübergehender Verträge, welche die Versicherung des stets wechselnden, aber bis in den Sommer hinein bedeutenden Getreidelagers in Brunnen notwendig machte, absehen.

Die Feuerversicherungsgesellschaft La France in Paris ist infolge des bereits erwähnten Brandes des Eilgutschuppens auf dem Bahnhof Chiasso, der mit Inbegriff der Beschädigung der elektrischen Beleuchtungsanlage

und des im Bau befindlichen Zollgebäudes einen Gebäudeschaden von Fr. 49,300. 50 verursachte, vom Vertrag über die Versicherung unserer Immobilien zurückgetreten. Sie wäre zwar zum Abschluß eines neuen Vertrages bereit gewesen, jedoch gegenüber dem frühern Vertrage unter ungünstigern Bedingungen. Wir entschlossen uns daher zur Annahme eines Angebots der Gladbacher Feuerversicherungsgesellschaft in München-Gladbach, die uns günstigere Vertragsbedingungen gewährte.

Die Ausgaben für Feuerversicherung überstiegen im Jahre 1892 diejenigen früherer Jahre. Es rührt dies von den bereits erwähnten Versicherungen des Getreidelagers in Brunnen her, die Mitte April den Betrag von Fr. 5,400,000 erreichten.

3. Hülfskassen.

a. Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Nach Maßgabe der Statuten der Unterstützungs- und Pensionskasse vom 3. Dezember 1881 war der Beitritt von Beamten und Angestellten, welche das 35. Altersjahr überschritten hatten, nur gegen Nachzahlung der Beiträge für die über die genannte Grenze hinausgehenden Altersjahre gestattet; Beamte, welche das 40. Altersjahr überschritten hatten, waren vom Beitritt ganz ausgeschlossen. Infolge dieser Bestimmungen sind von der Gesamtzahl von ca. 1200 mit Jahresgehalt angestellten Beamten und Bediensteten 117 der Hülfskasse fern geblieben. Bei Anlaß der Revision der Statuten, welche nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten vom 28. Juni 1889 vorgenommen werden mußte, wurden die Bestimmungen über die Mitgliedschaft durch folgenden Zusatz abgeändert und ergänzt: „Die Direktion kann jedoch ausnahmsweise Angestellten von über 40 Jahren den Beitritt unter besonderen Bedingungen gestatten.“ Unter diesen besonderen Bedingungen kann in der Hauptsache nichts anderes verstanden sein, als die Beschaffung des für jeden Einzelnen berechneten (individuellen) Deckungskapitales. Es erschien uns als sehr wünschbar, alle Beamten und Angestellten in die Hülfskasse einzubeziehen, soweit die nicht Versicherten den durch die Statuten geforderten Gesundheitsausweis und eine der statutarischen Beitragsleistung der Mitglieder entsprechende Quote des erforderlichen Deckungskapitales beizubringen in der Lage wären. Der statutengemäße Beitrag der Gesellschaft beträgt 6 % und derjenige der Mitglieder der Hülfskasse 3 % des festen Gehaltes und der Nebenbezüge, womit die Grundlage für die Repartition des zu beschaffenden Deckungskapitales gegeben war.

Mit Beschluß vom 31. Oktober 1892 ermächtigte der Verwaltungsrat die Direktion, das für die Aufnahme einer Anzahl älterer Beamten und Angestellten in die Hülfskasse erforderliche Deckungskapital bis auf den Betrag von 125,000 Fr. dem in Reserve gestellten Agiogewinn aus der III. Aktienemission zu entnehmen.

Von den 117 nicht versicherten Beamten meldeten sich 61 zur Aufnahme, von denen jedoch einige den durch die Statuten verlangten Gesundheitsausweis, andere das Deckungskapital nicht beizubringen vermochten. Mit 53 Angestellten kam eine Vereinbarung über die Aufnahme und Einzahlung des Deckungskapitals, in bar oder in Ratazahlungen mit entsprechender Zinsvergütung, zustande. In zwei Fällen ist mit Rücksicht auf besondere Verdienste oder ausnahmsweise Verhältnisse der Angemeldeten eine größere Quote zu Lasten der Gesellschaft übernommen worden.

Die Einzahlung des Betreffnisses der Gesellschaft im Betrage von Fr. 115,353. 71 erfolgte auf den 31. Dezember 1892; der Anteil der aufgenommenen Mitglieder im Betrage von Fr. 52,345. 60 ist zum Teil noch ausstehend und wird erst im Laufe der nächsten 4 Jahre, immerhin unter Vergütung eines Verzugszinses, eingehen. Im ganzen ist durch das Abkommen das Deckungskapital der Hülfskasse um Fr. 167,699. 31 vermehrt worden.

Mit dieser Operation ist die Alters-, Invaliditäts- und Todesversicherung der Beamten und Angestellten unseres Unternehmens in möglichst umfassender Weise geordnet. Die geringe Anzahl von Beamten, welche dem Versicherungsinstitut nicht angehören und für welche die Verwaltung nach freiem Ermessen allfällig noch aufzukommen hat, kann bei der Beurteilung der Verpflichtungen der Gesellschaft, für welche besondere Fonds nicht vorhanden sind, kaum ernstlich in Betracht fallen.

Was die Bewegungen der Hülfskasse im Berichtsjahre anbetrifft, so sind keine abnormalen Erscheinungen wahrzunehmen; sie lassen vielmehr, soweit eine Beurteilung möglich ist, die Kasse als genügend fundiert erscheinen. Durch den Beitritt der ältern Beamten, welche ihr individuelles Deckungskapital mitbringen, ist das Risiko nicht vermehrt worden, vielmehr dürfte die Verbreiterung der Basis zur Kräftigung des Versicherungsinstitutes beitragen.

Das Rechnungsergebnis gibt uns zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß, da die erhebliche Vermehrung des Deckungskapitals durch die vorstehenden Ausführungen hinlänglich erklärt ist.

Zum Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres lassen wir einen Auszug aus den statistischen Aufzeichnungen folgen.

Übersicht über die Mitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Mit Unterstützung oder Pension ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	5	1	9	1012
1892	1012	178	38	8	4	8	1132

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
					Unterstützte					Pensionierte					
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Aversalentschädigung	Gestorben	Total	durch Aversalentschädigung	nach §12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Jahr	Einnahmen.					Ausgaben.						
						Unterstützungen u. Pensionen						
	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalentschädigungen	Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldovortrag
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80	84,993.50	1,791,428.03	21,475.13	21,781.62	2600.00	5,903.06	63,780.05	115,539.86	1,675,888.17
1892	1,675,888.17	99,261.88	245,122.47	79,271.51	2,099,544.03	25,099.69	27,798.31	3626.65	6,093.75	907.25	63,525.65	2,036,018.38

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die zwei Krankenkassen beim Bahnbetrieb: die Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter und die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter geben uns dermalen zu keinen weiteren Ausführungen Anlaß. Wie aus den Rechnungen hervorgeht, erscheint die erstere genügend fundiert, während die Krankenkasse der Magazins-, Depot- und Werkstättearbeiter voraussichtlich weiterer Unterstützungen von seiten der Gesellschaft bedarf. Wir werden übrigens die Frage prüfen, ob nicht eine Verschmelzung der beiden Institute in eine Betriebs-Krankenkasse, welcher sämtliche Lohnarbeiter der Gesellschaft angehören, die wünschbare Ausgleichung und eine Kräftigung des Institutes herbeiführen könnte.

Die Krankenkasse für die Arbeiter beim Baue des II. Geleises zeigt nach Liquidation der Kasse für die Abteilung Airolo-Biasca folgendes Resultat:

Einnahmen:				
Saldo vom 31. Dezember 1891	Fr.	14,774. 34		
Monatsbeiträge der Mitglieder	„	7,279. 14		
Bußen	„	103. —		
Kapitalzinsen	„	435. 25		
Summa			Fr.	22,591. 73
Ausgaben:				
Verwaltungskosten	Fr.	60. 15		
Transportkosten	„	17. 10		
Arztkosten	„	3,084. 40		
Medikamente	„	321. —		
Verpflegungskosten	„	3,253. 15		
Beerdigungskosten	„	109. 75		
Verschiedenes	„	106. 95		
Summa			Fr.	6,952. 50
Saldo per 31. Dezember 1892			Fr.	15,639. 23
Der Saldo wird ausgewiesen:				
durch Gutschein No. 14524 der Ersparniskasse Uri mit			Fr.	10,436. 65
ein Konto-Korrentguthaben bei der nämlichen Kasse			„	4,888. 35
Barschaft in der Handkasse des Rechnungsführers			„	314. 23
Saldo wie oben			Fr.	15,639. 23

c. Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahr an Zinsen netto Fr. 2721. 94 zugeflossen und Fr. 250 zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten:

1. Der Streckenwärter Nr. 43, seine Frau und ein Knecht für umsichtiges Handeln während des in der Nacht vom 9./10. Februar durch Felsabsturz zwischen dem Zgraggen- und dem Breitentunnel bei Kilom. 51,270 entstandenen Linienunterbruches.

2. Ein Landwirt, welcher am 29. Februar nach Wahrnehmung eines Felsabsturzes bei Kilom. 52,470 dem Streckenwärter Nr. 44 von diesem Vorfalle sofort Anzeige gemacht hat.

3. Der Spezialwärter zwischen der Station Giornico und dem Wärterhause Nr. 110, der Streckenwärter und die Barrierenwärterin Nr. 110, die am 4. April durch ihre umsichtige Handlungsweise einen Unfall verhindert haben.

Der Fonds erreichte auf 31. Dezember 1892 die Höhe von Fr. 70,688. 40 und weist gegenüber seinem Bestand am Ende des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 2471. 94 aus.

Der Titelbestand von nom. Fr. 67,500. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem vorjährigen um Fr. 2500 erhöht worden.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättendienst.

Die Zahl der Beamten ist gleich geblieben.

Die Zahl der Arbeiter, nach den verschiedenen Handwerken geordnet, schwankte das Jahr hindurch in folgenden Grenzen:

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 273 Mann.
„ 31. Dezember „ „ „ „ 334 „

Die größte Zahl am Monatsende war 339, die kleinste 275 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	9—9	Maler und Lackierer	7—6
Schlosser und Monteurs	128—99	Malergehülfen	1—1
Dreher	28—24	Sattler und Gehülfen	4—3
Schmiede und Zuschläger	14—14	Lehrlinge	37—25
Kesselschmiede	5—4	Handlanger	87—72
Kupferschmiede	3—3	Werkzeugmacher	1—1
Spengler	1—0	Metallgießer	2—2
Schreiner und Glaser	11—11	Nachtwächter	1—1

Im ganzen gelangten 121 Lokomotiven, 560 Personen- und 1821 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 20 Lokomotiven, 38 Personen- und 36 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 16 Lokomotiven, 28 Personen- und 87 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 4 Lokomotiven, 50 Personen- und 14 Güterwagen mit der Westinghousebremse; Anbringen der Dampfheizung an 9 Personen- und 4 Güterwagen; Vermehren der Heizkörper in 71 Personenwagen; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben ꝛc. für die Materialverwaltung.

Im weitern wurden von der Centralwerkstätte Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabteilungen ausgeführt.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienst stehenden Lokomotiven. Zudem hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabteilungen zu besorgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 48 Mann
„ 31. Dezember 51 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 43—51 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	13—18	6—7	5—6
Dreher	1—2	0—1	—
Schmiede und Zuschläger	1—3	—	—
Spengler	0—1	1	—
Lehrlinge	4—5	4—6	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	1—3	3	1

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre 28907 m³ Gas, wovon abgegeben wurden:

an Wagen der Gotthardbahn	m³ 11701,616
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen	„ 14304,566
Total-Gasabgabe im Jahre 1892	m³ 26006,182
Zuwachs des Gasvorrates auf 1. Januar 1893	„ 60,000
Gasverlust im Jahre 1892	„ 2840,818
Total wie oben	m³ 28907,000

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 62
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 80

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 1. 80 per m³ verrechnet.

Im Berichtsjahre wurden 52152 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 55,43 Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1892	1891
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	13	13
Archivariat	3	3
Büreau der Rechnungsrevision	7	7
Buchhaltungsbüreau	5	5
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Büreau	12	12
Kommerzielle Agenten	2	2
Übertrag	48	48

	1892		1891	
Übertrag	48		48	
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	31		31	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3		3	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3		4	
Abwartpersonal	7		8	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8		7	
Materialverwaltung	15		15	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	8		8	
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen	4		4	
		127		128

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		13	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		12	
Bahnmeister und Aufseher	20		18	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	38		36	
Streckenwärter	94		94	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	142		142	
Barrierenwärterinnen	120		119	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	448		374	
		894		814

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Büreau desselben	12		12	
Wagenkontrolle	8		8	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	33		33	
Souschefs	9		9	
Stationsgehülfen (inkl. 3 Baugehülfen)	55		54	
Wagenkontrolleure	12		12	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	10		10	
Ambulante Stellvertreter	9		9	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	48		48	
Güterschaffner	16		16	
Übertrag	237	1021	236	942

	1892		1891	
Übertrag	237	1021	236	942
Rangiermeister	7		7	
Rangiermeister-Gehülfen	4		—	
Portiers und Hülfsportiers	6		6	
Volontäre	18		15	
Stationswärter	89		90	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	44		43	
Kondukteure und Zugführer-Ablöser	65		63	
Schlafwagendiener	3		5	
Bremser	134		136	
Uebersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Lagerhausverwalter	—*		—*	
Gepäckarbeiter	2		2	
Lampisten	8		8	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	4		4	
Manöveristen	41		41	
Güterarbeiter	115		115	
Maschinenwärter-Gehülfen	1		1	
		786		780
4. Maschinendienst.				
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	15		14	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	12		10	
Lokomotivführer	73		64	
Lokomotivheizer	57		55	
Lokomotivheizer provisorisch	27**		26**	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	48		45	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	6		6	
Wagenvisiteur-Gehülfen (5 provisorisch)	12		5	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	33		28	
		291		261
Übertrag		2098		1983

*) Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

**) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstättearbeitern eingerechnet.

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte:

	1892		1891	
Übertrag		2098		1983
Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8		8	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (1)	4		4	
Vorarbeiter	9		9	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	184		149	
Handlanger	78		64	
Lehrlinge	31		28	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	3		1	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	30		36	
Handlanger	6		5	
Lehrlinge	9		8	
		362		312

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1		1	
Gasarbeiter	4		3	
		5		4
Total		2465		2299

Rekapitulation.

	1892		1891	
Zahl der Betriebsbeamten	1351, per Bahnkilometer	5.08	1325, per Bahnkilometer	4.98
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1114, „ „	4.18	974, „ „	3.66
Total	2465, per Bahnkilometer	9.26	2299, per Bahnkilometer	8.64