

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

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

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

PDF erstellt am: **04.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

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

direkte Abfertigung von Leichen, Reisegepäck etc., sowie der bezüglichen Personentarife nothwendig wurde. Ferner mußten zu den im letzten Geschäftsbericht erwähnten Personentarifen in theilweiser Erweiterung oder Abänderung derselben eine größere Anzahl von Nachträgen erstellt werden, deren spezielle Ausführung 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-Italien via Frankreich-Gotthard vom 1. Juni 1883; 3) direkter Personen- und Gepäcktarif London-Belgien-Holland-Italien via Sterpenich vom 1. Juni 1883; 4) Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz anderseits vom 1./15. Juli 1883; 5) direkter Personen- und Gepäcktarif London und Holland-Italien via Rheinroute vom 1. September 1883; 6) direkter Personen- und Gepäcktarif London, Belgien, Holland-Schweiz via Sterpenich-Luxemburg 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 Entfernung der Feststadt die Preise und ließen sodann für die zweite Abtheilung des Festes noch ganz erheblich niedrigere Fahrpreise eintreten.

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

Mit dem Verwaltungsrathe der Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee's konnte eine Vereinbarung 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 Venedig, wie solche via Montcenis bestehen, zu erwirken, waren bis jetzt leider ohne Erfolg.

Im Berichtsjahre wurden 82 Reklamationen, den Personen- und Gepäckverkehr betreffend, anhängig gemacht, von denen 27 abgewiesen werden mußten; dagegen 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 des Schweizerischen Bundesrathes betreffend die staffelförmige Bildung der Gütertarife der schweizerischen Eisenbahnen wurden wir veranlaßt, unsere Grundtaxen für den internen und direkten schweizerischen Güterverkehr, auf welchen die im vorigen Geschäftsbericht erwähnten Tarife für den internen Güterverkehr und für den direkten Verkehr der Gotthardbahn mit der Schweiz, Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Aargauischen Südbahn aufgebaut sind, neu festzustellen.

Betreffend die Bildung des Tarifes werden feste Expeditionsgebühren und Streckentaxen ausgeschieden; letztere werden proportional den Distanzen gebildet. Wir nahmen, was die Höhe dieser Gebühren und Taxen betrifft, in erster Linie dasjenige Tarfschema an, das uns vom Schweiz. Eisenbahndepartement zur Einführung empfohlen wurde. Dasselbe erfuhr jedoch noch wesentliche Ermäßigungen zu Gunsten des Verkehrs, so daß sich nunmehr für den internen Verkehr folgendes Tarfschema ergibt:

	Eilgut	Stückgut		A	B	Spezialtarife					
		1	2			I		II		III	
						a	b	a	b	a	b
Taxen pro 100 Kilogramm in Centimes											
Streckentaxen pro Kilometer	3.4	1.7	1.35	1.26	1.13	0.84	0.84	0.84	0.86	0.86	0.42
Expeditionsgebühren:											
Von 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	0.4	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 diesem Verkehr zur Einführung:

1) ein Tarif für die Beförderung von flüssiger Milch und frischer Butter im Abonnement; 2) Kartirungstaxen für Getreide zc. ab Romanshorn und Rorschach nach der Gotthardbahn; 3) ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Schiefertafeln und Griffeln im internen und direkten Verkehr der Schweizerischen Reformtarifbahnen; sodann sind 4) eine Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und 5) ein I. Nachtrag zu denselben bei allen Schweizerischen Reformtarifbahnen eingeführt und diesseits eine italienische Ausgabe erstellt worden.

Diese Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften sammt Nachtrag enthält namhafte Vergünstigungen für den Verkehr. Die wichtigsten der in derselben gegenüber den Tarifvorschriften vom 1. Juni 1882 eingetretenen Aenderungen sind:

- 1) Aufhebung des Eilgutzwanges;
- 2) Reduktion des taxpflichtigen Minimalgewichtes für Eil- und ordinäres Gut auf 20 kg.;
- 3) Festsetzung der Minimaltaxe im internen Verkehr der Schweizerischen Reformtarifbahnen und im direkten Verkehr derselben unter sich auf 40 Cts.;
- 4) Modifikationen im Verzeichniß der Güter der Spezialtarife.

Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr wurde durch die Umgestaltung der internen und direkt schweizerischen Gütertarife, sowie durch die Einführung einer Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Waarenklassifikation für den Verkehr der Schweizerischen Reformtarifbahnen auch die Umarbeitung der reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Waarenklassifikation für den schweizerisch-italienischen Verkehr, sowie die Neuberechnung der bezüglichen Tarife nothwendig. Die bisherigen Gütertarife wurden deshalb seitens der beteiligten Schweizerischen Verwaltungen auf den 30. November gekündet. Da jedoch die in die Neuauflage einzurechnenden Taxen auf diesen Zeitpunkt zum Theil noch nicht festgestellt werden konnten, so mußte die Gültigkeit der bisherigen Tarife bis zur Inkraftsetzung der neuen verlängert werden.

Die schon oben erwähnten Verhandlungen über die Feststellung der Transittaxen für den schweizerisch-italienischen Gütertarif führten für die allgemeinen Tarife ein Resultat herbei, daß von den an diesem Verkehre interessirten Kreisen begrüßt werden wird. Obgleich für uns eine Verpflichtung, den schweizerischen Transitverkehr dem deutsch-italienischen Transitverkehre gleichzustellen, nicht besteht, erklärten wir uns dennoch bereit, demselben diejenigen Taxen 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. Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Emmenthalbahn einbezogen.

Im vorwärtigen Verkehre gelangten unter Anderem im Berichtsjahre zur Einführung:

1) Die Ausnahmetarife Nr. 5—8 für den Transport von Getreide, Wein, Baumwolle und Südfrüchten ab Pino transit und Chiasso transit nach Stationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Emmenthalbahn und der Schweiz. Centralbahn; 2) Ausnahmetaxen für Wein, Sumach, Hanf und Maccaroni ab italienischen Hafenstationen nach Basel; 3) Ausnahmetaxen für Getreide ab Genua nach den Stationen der Linie Bern-Luzern, nach Basel, Burgdorf und den herwärts gelegenen Stationen der Emmenthalbahn; 4) Ausnahmetaxen für Käse ab den Stationen der Bern-Luzern-Bahn nach Genua und Venedig.

Im Fernern erwähnen wir einer Vereinbarung mit andern Schweizerischen Bahnen betreffend die Errichtung eines Ausnahmetarifses für den Export der Produkte der schweizerischen Metall- und Maschinenindustrie 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 Transitanteile im Verkehre mit den über 100 km. von den schweizerisch-deutschen Grenzpunkten entfernt liegenden deutschen Stationen für die allgemeinen deutsch-italienischen Gütertarife normiren wie folgt:

- a) preußische Grundtaxen mit 10 % Zuschlag bei Entfernungen von 100 bis 200 km.;
- b) preußische Grundtaxen 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 entfernt sind, den Schweizerischen Bahnen ihre bisherigen Antheile, nämlich die preußischen Grundtaxen mit 20 % Zuschlag, verbleiben sollen. In den gegenwärtigen Tarifen sind bei Entfernungen von über 100 km. von den schweizerisch-deutschen Grenzpunkten durchwegs die preußischen Grundtaxen mit 15 % Zuschlag 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 Reduktionen in vielen Relationen in Folge der Taxregulirungen schon in den bisherigen Tarifen gewährt worden sind und daß im Uebrigen die Konkurrenz anderer Transportrouten diese Reduktionen ohnehin fast durchweg nöthig machen. Aus diesen Gründen hat die Gotthardbahn sich bereit erklärt, dem von den deutschen Verwaltungen gestellten Begehren zu entsprechen, unter der Voraussetzung, daß die Schweiz. Centralbahn und die Schweiz. Nordostbahn dieß ebenfalls thun, und unter der Bedingung, daß die Deutschen Bahnen ebenfalls einige bestimmt formulierte Konzessionen zu Gunsten des Verkehrs via Gotthard zugestehen. Die Centralbahn und die Nordostbahn 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 Tarife selbst entstehen könnten. Sie erklärten daher, die verlangten Taxnormen nicht acceptiren zu können. Hieburch war auch das Zugeständniß der Gotthardbahn als dahingefallen zu betrachten. — Auf Wunsch und unter dem Voritze des Schweizerischen Eisenbahndepartementes haben nun zwischen den beteiligten 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 Tarifen die gleichen Taxen einzurechnen, die für die erste Zone des deutsch-italienischen Verkehrs zugestanden wurden.

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

Auch bezüglich der Kohlenfrachtfäße bei Aufgabe von mindestens 100,000 kg. pro Sendung und von einem Versender beantragten die Deutschen Bahnen, mit Rücksicht auf die starke Konkurrenz der englischen Kohlen, Ermäßigungen eintreten zu lassen und erklärten sich bereit, ihre bisherigen 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 Verwaltung hat jedoch daran die Bedingung geknüpft, daß die von den Deutschen Bahnen für den Verkehr nach Italien zugestandenen Ermäßigungen auch auf die Dienstkohlentransporte der Gotthardbahn Anwendung finden. Die Neuberechnung der Kohlentarife mit den neuen ermäßigten Taxen fällt in das Jahr 1884.

Für eine Reihe von Artikeln, wie Oelisaaten, Schwefel, Spiritus, Sumach, vegetabilische Oele, Wein, Fensterglas, Hohlglas, Kartoffelmehl, sind theils in Konkurrenz mit dem Wasserweg, theils mit Rücksicht auf anderweitig bestehende Konkurrenzen im deutsch-italienischen Verkehr ermäßigte Einheitstaxen vereinbart worden und es sind hiefür entweder bereits Ausnahmetarife erstellt oder sollen 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 der deutsch-italienischen Gütertarife; 3) II. und III. Nachtrag zu Theil III der deutsch-italienischen Gütertarife; 4) I. und II. Nachtrag zu Theil IV der deutsch-italienischen Gütertarife; 5) II. und III. Nachtrag zum deutsch-italienischen Lebensmittelausnahmetarif; 6) I. und II. Nachtrag zum Saarkohlenausnahmetarif; 7) I. und II. Nachtrag zum Ruhrkohlenausnahmetarif; 8) Ausnahmetarif für Güter aller Art ab Eger und Hof nach Genua zc.

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 deutsch-italienischen Güterverkehr eingerechneten Taxen beschwerte, haben wir in eingehender Weise beantwortet und nachgewiesen, 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 festgesetzten Maximalfäße beziehen und weil die Italienischen Bahnen für viele Waaren (sogar für italienische Exportartikel) höhere Taxanfäße haben als wir. Außerdem wurde von uns darauf hingewiesen, wie die Italienischen Bahnen den Verkehr via Modane gegenüber demjenigen via Gotthard bevorzugen, indem sie jenem für eine Reihe von Artikeln billigere Grundtaxen zugestehen als diesem.

Was den italienisch-belgischen und italienisch-englischen Güterverkehr via Gotthard anbelangt, so haben sich die beteiligten Bahnen bezüglich der direkten Abfertigung von Lebensmitteln in Wagenladungen als Gilgut 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, Tarifvorschriften, Waarenklassifikation und Frachtsätze für den allgemeinen belgisch-italienischen Güterverkehr liegen im Entwurfe vor und es haben sich die beteiligten Verwaltungen auch über eine Anzahl von Ausnahmetarifen geeinigt. Die Deutschen und Italienischen Bahnen erklärten jedoch, daß sie zur Einführung eines direkten belgisch-italienischen Güterverkehrs nicht Hand bieten können, bis 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 Inkraftsetzung der allgemeinen belgisch-italienischen Gütertarife im Jahre 1884 zu erwarten.

Im niederländisch-italienischen Güterverkehr gelangte auf 1. Juni ein provisorischer Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Gilfracht aus Italien nach Holland zur Einführung.

Die Erstellung eines direkten allgemeinen Gütertarifes zwischen Italien und den Niederlanden begegnete denselben Schwierigkeiten wie der italienisch-belgische Tarif. Auch hier knüpften die Deutschen und Italienischen Bahnen an die Inkraftsetzung direkter Tarife die Bedingung, daß die Schweizerischen Verwaltungen die mehrerwähnten Tarireduktionen in den allgemeinen Klassentarifen zugestehen.

Im französisch-italienischen Güterverkehr wurden im Laufe des Berichtsjahres nachstehend verzeichnete Tarife, resp. Nachträge in Kraft gesetzt:

1) Tarif für die Beförderung von Gilgütern zwischen Paris einerseits und Chiasso transit andererseits; 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 Weiteren sind mit der Französischen Ostbahn, um einen Theil des sich z. B. über andere Routen bewegenden Frachtgutverkehrs zwischen Paris und Italien via Gotthard zu leiten, Verhandlungen über die Erstellung eines Frachtguttarifes 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. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

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 des Jahres ist dem Kapitel „Ausgaben und Statistik des Betriebes“ beigelegt.

Der Bewachungsdienst war im abgelaufenen Jahre ein prompter, indem alle Hindernisse auf der Bahn, welche den Zugverkehr hätten stören können, rechtzeitig bemerkt und beseitigt werden konnten; an solchen Stellen,

welche besondern Gefahren durch Steinfälle zc. ausgesetzt sind, wird auch eine besondere und verstärkte Bewachung ausgeübt.

Betreffend den Unterhalt des Unterbaues sind folgende Arbeiten erwähnenswerth: Fortsetzung der Fels-abräumungs- und Konsolidirungs-Arbeiten, welche nach dem 1. Oktober 1883 dem Betriebskonto belastet wurden; die Verbesserung des Stationsplateaus von Lugano gelegentlich des dortigen Schützenfestes, bestehend in Gartenanlagen, Einfriedigungen, Planie und Böschungen zc.; Beginn der Reparatur an der Eisenkonstruktion der großen Tessinbrücke unterhalb Cadenazzo; Uferschutz- und Flußbauten im Tessin, so namentlich am Tessin bei Cresciano, 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 Afford vergeben, womit so gute Resultate erzielt wurden, daß die Verakkordirung dieser Arbeiten auch auf die beiden andern Bezirke, wo dieselben im Berichtsjahre noch in Regie ausgeführt wurden, successive ausgedehnt werden soll.

Zu erwähnen bleiben noch: die Auswechslung von Tannenschwellen auf der Strecke Brunnen-Erpfeld 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 Eichenwellen; die Auswechslung des Oberbaues System I gegen System II zwischen Cadempino und Massagno auf eine Länge von 1673 m, nothwendig durch den raschen Verschleiß der Eisenschienen auf der genannten Strecke (21 ‰ 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 Schützenfestes daselbst.

Bezüglich des Hochbaues ist der Wiederaufbau 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 Umänderungen im Gülterschuppen 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 Glockensignalläutwerke, die Kontaktapparate, die elektrischen Wendescheiben, die Sonnerien, die Stations-, Perrons- und Wärteruhren, die Telephons und die Blitzableiter.

Am Schlusse des Berichtsjahres war der Bestand an Telegraphenleitungen, Glockensignalen und Kontaktapparaten folgender:

a. Leitungen

	Luftleitung		Kabel	
	Länge der Leitung m.	Drähte m.	Länge der Leitung m.	Drähte m.
Leitung auf der mit der eidgenössischen Verwaltung gemeinschaftlichen 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. Glockensignalläutewerke.

Strecke	Zimmensee-Goldau	. . . . .	9 Kilometer	—	7 Läutewerke
"	Brunnen-Biasca	. . . . .	111 "	—	108 "
"	Bellinzona-Melide	. . . . .	36 "	—	35 "
			Summa	156 Kilometer	— 150 Läutewerke.

Von diesen 150 Läutewerken sind 92 auf offener Strecke, 44 auf 25 verschiedenen Stationen und 14 im Gotthardtunnel plazirt.

c. Kontaktapparate zur Kontrolle der Fahrgewindigkeit der Züge.

Strecke		Kilometer:	Radtaster:	Registrierapparate:
Strecke	Erstfeld-Götschen	. . . . . 27,5	27	4
"	Mirolo-Biasca	. . . . . 45	40	7
"	Giubiasco-Lugano	. . . . . 25	25	3
		Summa	97,5	14

In Folge von Steinfällen, welche die Telegraphenleitung an vielen Orten gefährdeten, mußte auf deren 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 Berichtsjahre 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 Verkehrs oder ein Umsteigen der Reisenden verursacht hätten, sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen; dagegen wurden in elf Fällen Zugverspätungen 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 Tagelöhner zeigt folgende Zusammenstellung:

	Stellvertretung		Unterhaltungsarbeiten für					Total
	Stations- dienst	Strecken- dienst	Unter- bau	Ober- bau	Hoch- bau	Telegraph, Signale	Räumung von Schnee und Eis	
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	—	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 Züge.

Während des in das Berichtjahr fallenden Theiles der Winterfaison 1882/83 wurde der auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Pinolinie modifizierte Fahrplan vom 15. Oktober 1882 unverändert beibehalten.

Ebenso wurden für den Sommerfahrplan dieselben Grundlagen angenommen, auf welchen bereits derjenige vom Sommer 1882 aufgebaut worden war. Eine wichtige Neuerung bestand in der Einführung zweier Expreszüge mit nur I. Klasse-Wagen während der Zeit vom 1. Juli bis 30. September. Dieselben hatten die Bestimmung, sowohl die Tagesschnellzüge 3 und 10, welche im Vorjahre 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 festgesetzt:

- Zug 3 a: Abgang Luzern 9 Uhr — Min. Vorm.
- Ankunft Mailand 5 " 30 " Nachm.
- Zug 10 a: Abgang Mailand 9 " 30 " Vorm.
- 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 Anschlüsse an die beiden Züge nicht einrichteten. Die Frequenz ließ indessen zu wünschen übrig, so daß von der Wiederaufnahme dieser Züge in der kommenden Sommerfahrplanperiode Umgang genommen wurde.

Eine zeitweilige Vermehrung 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 ausführten.

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 rechtfertigen gewesen wäre.

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

Dagegen fanden mit günstigem Erfolge Verhandlungen statt behufs Errichtung einer neuen Schnellzugs-Verbindung zwischen Italien und London via Gotthard-Strasbourg-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 Sommerfahrplan-Periode 1884 in's Leben treten.

Wir müssen hier auch noch der Bestrebungen gedenken, eine bessere Verbindung unserer Schnellzüge mit der Riviera von Genua bis 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 eintreffenden Schnellzug 10 benutzen, in Genua einen Aufenthalt von 3^{1/2}, beziehungsweise 4 Stunden, nämlich von Mitternacht bis 3.²⁷ Morgens, beziehungsweise 11.²¹ Nachts bis 3.²⁰ Morgens. Einzig der um 10.²⁵ Nachts in Luzern abgehende Zug 11 bietet eine direkte Verbindung mit der Riviera und bringt die Reisenden in 23 Stunden nach Nizza. Zudem sind die mit den Zügen 3 und 11 der Gotthardbahn influirenden Züge auf der Linie Genua-Ventimiglia Personenzüge, die auf allen Stationen anhalten. Wir haben nun wiederholt die Alta Italia ersucht, eine bessere Verbindung unserer Züge mit der Riviera herzustellen, und auch der h. Bundesrath hat in verdankenswerther Weise seine diplomatische Vermittlung bei der königl. Italienischen Regierung in diesem Sinne eintreten lassen, aber leider bisher ohne den gewünschten Erfolg, indem von Seite Italiens geltend gemacht wurde, daß die Frequenz der Linie längs der Riviera die Einschaltung neuer Züge nicht rechtfertigen würde, die bestehenden Züge aber mit Rücksicht auf interne Anschlüsse und auf die Weigerung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ihren Fahrplan ebenfalls entsprechend abzuändern, nicht verlegt werden könnten. Wir betrachten indessen die für uns wichtige Angelegenheit noch nicht als erledigt.

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

Bereits in unserm letzten Geschäftsberichte haben wir der Vereinbarungen 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 Tagesschnellzüge dagegen einer von Ostende nach Mailand eingestellt wurde. Die beabsichtigte Beistellung eines direkten Wagens auf der Linie Calais-Belfort-Gotthard-Mailand kam dagegen nicht zu Stande. Die für diese internationalen Kurse verwendeten direkten

Wagen wurden von den beteiligten deutschen Bahnen geliefert und waren mit der Gasbeleuchtung nach Pintsch und der Hardy-Vacuum-Bremse ausgerüstet. Leider fehlte in Basel, wenn die deutschen Züge verspätet daselbst eintrafen, häufig die Zeit, um die direkten Wagen in die S. C. B.-Züge einzureihen, so daß dieser Dienst ziemlich unregelmäßig funktionirte und schließlich bei Beginn der Winterfahrplanperiode ganz fallen gelassen wurde. Indessen haben wir, von der Wichtigkeit desselben überzeugt, Verhandlungen mit den betreffenden Verwaltungen angeknüpft, um die möglichst baldige Wiederaufnahme desselben und sein regelmäßiges Funktioniren zu sichern. Wir zweifeln nicht daran, daß der gewünschte Erfolg 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 Schlafcoupés eingerichtet worden waren.

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

D. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

		1883			
		Fr.	Cts.	%	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.					
I. Personentransport		4,434,770	89	42.44	38.28
II. Gepäck-, Thier- und Gütertransport (inkl. Nebengebühren):					
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	
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen . . .		1,136,520	92		9.81
Total-Einnahmen		11,586,797	68		100.00

Mit Rücksicht darauf, daß die durchgehende Linie im Vorjahr nur während eines Theiles des Jahres im Betriebe stand, haben wir die sonst übliche Beisezung der entsprechenden Ziffern derselben nicht als angezeigt erachtet.

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

Das Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransporte und denjenigen aus dem Gütertransport hat sich gegenüber den sieben Betriebsmonaten des Vorjahres nicht verändert.

Die Gesamteinnahmen 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.

Aus den Resultaten der 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.

In I. Klasse sind 85,441 = 8,09%

" II. " " 315,221 = 29,85%

" III. " " 655,381 = 62,06%

befördert worden.

Die I. Klasse hat 8,174,974 Personenkilometer = 14,84%

" II. " " 21,464,600 " = 38,97%

" III. " " 25,437,079 " = 46,19%

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 Personenwagenachsenkilometer 5.²² Reisende. Von 51% der Reisenden sind Billets zur normalen Taxe einfacher Fahrt und von 35% Billets für Hin- und Rückfahrt bezogen worden. Der Rest vertheilt sich auf Gesellschafts-, Schul- und Luftfahrtsbillets u. dergl.

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

I. Klasse Fr. 1,137,141. 76 Cts. = 25,64%

II. " " 1,903,800. 09 " = 42,93%

III. " " 1,393,829. 04 " = 31,43%

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 wesentlich der verhältnißmäßig starken Frequenz der höhern Wagenklassen zuzuschreiben ist.

Die sehr erfreulichen Einnahmen während der Monate Juli, August und September lassen die Bedeutung des Touristenverkehrs 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 Herbst von Nord nach Süd zu befördern haben.

Der Gepäcktransport hat 4915 Tonnen und 569,157 Tonnenkilometer aufzuweisen; es trifft demnach 2139 Tonnen auf die ganze Bahnlänge. Jede Tonne hat durchschnittlich 115.⁸ Km. durchlaufen. Auf jeden beförderten Reisenden entfallen 4.⁶⁵ Kg.

Von der Gesamteinnahme von Fr. 418,491. 19 Cts. trifft es Fr. 1573. 27 Cts. auf den Kilometer und 39.⁶² Cts. 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 Erlaß einer bezüglichen Instruktion Maßnahmen zur Abhülfe zu treffen.

Der Thiertransport hat verhältnißmäßig eine bedeutend 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. Immerhin zählt diese kilometrische Einnahme zu den höchsten der Schweizerischen Bahnen.

Der Gütertransport erzeugt im Ganzen 454,621 Tonnen und 74,128,094 Tonnenkilometer; auf die ganze Bahnlänge entfallen daher 278,677 Tonnen.

Das Gülgut . . . parizipirt mit 5,85%
 „ Stückgut . . . „ „ 9,27% und
 „ Wagenladungsgut . . . „ „ 24,88%.

Vom Wagenladungsgut entfallen hinwieder 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.

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

Die Einnahme beläuft sich auf:

Fr. 20,216.32 ½ Cts. pro Bahnkilometer,
 „ 11.82 „ „ Tonne und auf
 „ —. 7.25 „ „ Tonnenkilometer.

Von den verschiedenen Waarengattungen nehmen die Metallwaaren 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 hauptsächlich Kohlen und Produkte der Metallindustrie befördert. In umgekehrter Richtung sind als wesentliche Artikel Getreide, Wein, Eier, Gemüse, Südfrüchte, Baumwolle, Hanf, Seide, Marmor und Oele zu bezeichnen.

Von Deutschland, Belgien und England nach Italien sind im Ganzen 203,917 Tonnen, in umgekehrter Richtung 37,268 Tonnen befördert 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 konstatiert, daß der Verkehr der letztern Richtung aus den anfänglich etwas allzu schwachen Ziffern heraustritt und sich allmählig entwickelt.

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

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

E. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfaßt nicht nur das eigene Netz der Gotthardbahn mit 240.4 Kilometer, sondern auch die gepachtete Strecke Immensee-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.	%
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 Zugsdienst	1,124,244	66	21.52
IV.	„ Fahrdienst	1,894,372	69	36.30
V.	„ verschiedene Ausgaben	730,441	92	14.00
Summa		5,219,341	88	100

	1883	1882
Die Totalausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 19,621. 59	Fr. 17,058. —
" Zugkilometer	" 3.1295	" 3.0375
" Rußkilometer	" 2.6671	" 2.4664
" Wagenachsenkilometer	" 0.1689	" 0.1009
" Bruttotonnenkilometer	" 0.0200	" 0.0213
Sie beträgt in Prozenten der Betriebseinnahmen	45.04 %	38.10 %
" " " Transporteinnahmen	49.94 %	

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

Die Ausgaben des Betriebes einer Alpenbahn, welche vom nördlichen Fuße der Rampe bei Erstfeld bis zur Tunnelstation Götschen eine Höhe von 634 m und bei dem südlichen Aufsteig von Biasca bis 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 kontinuierlicher Steigung bis zu 26 und 27 ‰ und in Krümmungen bis 280 m Halbmesser vollzieht und welche mit der Strenge des Klima's der höhern Regionen und mit allen Fährlichkeiten des Gebirges kämpfen muß, wurden zum Voraus als außerordentlich hohe tarirt.

Selbstverständlich erheischt unter solchen Verhältnissen die Ueberwachung und der Unterhalt der Bahn, zumal die Züge nicht nur bei Tag, sondern auch bei Nacht zirkuliren, die ängstlichste Sorgfalt, 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 selbstverständlich einen außerordentlichen Aufwand von Dampf, respektive von Kohlen und von Adhäsionsgewicht auf den in den höhern Lagen und in den Tunnels stets glatteren Schienen. Solcher Aufwand vermag nur wieder durch die kräftigsten und schwersten Motoren geleistet zu werden. So steigert sich auf der Bergbahn der Betriebsaufwand für die eigentliche Traction nicht nur in Folge der vermehrten unmittelbaren Hebungsarbeit, sondern gleichzeitig auch durch das ungünstigere Verhältniß der Taralast von Maschinen 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 183.3 bis 231 Kilometer aufweist.

Für den Stations- und Expeditionsdienst bildet die vorherrschende Natur des Verkehrs 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 Bifurkationsstation Bellinzona nicht weiter zu reden. Zuletzt fallen auch hier die Erfordernisse der Nachtschnellzüge in Betracht.

Dem Zugdienste und der Organisation des Fahrplanes steht die Schwierigkeit entgegen, neben den Expreszzügen den Lokalverkehr, namentlich der Bergstrecken, entsprechend zu bedienen.

Während die Gesamtausgaben 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) betragen per Achsenkilometer im Vorjahre bei der Gotthardbahn 8.33 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 Rollmaterials noch ganz unbedeutend waren. Während die Abnutzung in beiden Richtungen mit dem ersten Tage des Betriebes naturgemäß 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 Rollmaterials betragen im Vorjahre nur 7.04% der gesammten Kosten des Fahrdienstes und sind im Berichtsjahre auf 17.74% gestiegen, während sie bei 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 hinwirkte, bestand in der Eröffnung einer zweiten internationalen Station in Luino gegen Ende des Jahres 1882, während eine Erhöhung des Verkehrs dadurch nicht gleichzeitig herbeigeführt wurde.

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

Im Bahnerhaltungs- und Bewachungsdienste wurde, wie schon im Vorjahre bemerkt, die Bewachung der Niveauübergänge von der Streckenbegehung getrennt und erstere größtenteils den Frauen der Streckenwärter übertragen. Der Streckenbegehungsdienst wurde auch von den Geleiseregulierungsarbeiten befreit und letztere wurden besonderen Gruppen successive in Auford gegeben. Die letztere Maßregel konnte nur successive eingeführt werden, weil das Personal dazu erst herangebildet werden mußte. 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 Laminen, Steinschlag und Rutschungen zu schützen, wurden nicht nur die betreffenden Gehänge verbaut, sondern öfters auch die Bahn mit neuen Gallerieen 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 Maschinendienste wurden Oekonomien im Brennmaterialverbrauch durch die sorgfältige Auswahl der Kohlenforten und durch Umbau der Koste behufs Erzielung vollständigerer Verbrennung erreicht, wodurch gleichzeitig die Verminderung des so lästigen Rauches herbeigeführt wurde.

Im Kurstdienste wurde vor Allem eine Reduktion der dem Personendienste 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 Personen- und Gütertransportes Bedacht genommen und die Bewältigung des letztern 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 Mehrausgaben an Reparaturen durch Minderausgaben 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 der Allgemeinen Verwaltung erreichen 7.52% der Gesamtausgaben gegen 6.87% in der zweiten Hälfte des Jahres 1882. Sie betragen:

	1883	1882 Juli — Dezember
per Bahnkilometer	Fr. 1473. 96,	Fr. 1170. 53,
„ 1000 Franken Einnahmen	„ 33. 84,	„ 26. 14,
„ Zugkilometer	„ 0.2351,	„ 0.2084,
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.0082,	„ 0.0069,
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0015,	„ 0.0015.

Die Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhaltung betragen:

	1883	1882
Von den Gesamtkosten	20,66 0/0,	15,94 0/0,
per Bahnkilometer	Fr. 4053. 41,	Fr. 2718. 92,
„ Zugkilometer	„ 0.6465,	„ 0.4842,
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.0225,	„ 0.0161,
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0041,	„ 0.0034.

Der Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst erforderte:

	1883	1882
Von den Gesamtkosten	21,52 0/0,	21,81 0/0,
per Bahnkilometer	Fr. 4226. 49,	Fr. 3720. 22,
„ Zugkilometer	„ 0.6742,	„ 0.6625,
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.0235,	„ 0.0220,
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0043,	„ 0.0046.

Die Kosten des Fahrdienstes betragen:

	1883	1882
Von den Gesamtausgaben	36,30 0/0,	38,40 0/0,
per Bahnkilometer	Fr. 7121. 70,	Fr. 6551. 62,
„ Zugkilometer	„ 1.1358,	„ 1.1666,
„ Lokomotivkilometer	„ 0.8513,	„ 0.8391,
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.0395,	„ 0.0388,
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0073,	„ 0.0082.

	1883	1882
Auf verschiedene Ausgaben fielen	14 0/0	16,98 0/0
per Bahnkilometer	Fr. 2746. 03,	Fr. 2896. 48,
„ Zugkilometer	„ 0.4379,	„ 0.5158,
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.0152,	„ 0.0171,
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0028,	„ 0.0036.

Von den „Verschiedenen Ausgaben“ fällt der größte Theil auf Pacht- und Miethzins und zwar:

Bahnhöfe und Bahnstrecken (Luzern, Luzern-Rothkreuz-Zimmensee und Luino)	Fr. 268,607. 19
Rollmaterial, Austausch und Pachtung	„ 301,251. 59
Büreau- und Magazinlokalitäten der verschiedenen Zweige der Verwaltung	„ 41,889. 31

zusammen Fr. 611,748. 09

Unter letzterem Posten ist ein Zins von Fr. 22,500 für das Verwaltungsgebäude der Centralverwaltung enthalten.

Ueber die Komposition und Leistungen der Züge geben die Tabellen Nr. 11 und 12 Aufschluß.

Es fallen	Personenwagen- Achsenkilometer	Gepäck- und Güterwagen- 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.
Gesamtsumme an Wagenachsenkilometern	10,800,854	38,512,907.

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

	Personen- wagenachsen	Gepäck- u. Güter- wagenachsen	Total
auf einen Personenzug	9.5	9.6	19.1,
„ „ gemischten Zug	2.8	23.9	26.7,
„ „ Güterzug	0.09	46.07	46.16,
„ „ Extrazug	2.7	38.04	40.74,
„ „ Zug im Allgemeinen, exklusive Materialzüge	6.27	22.28	28.55,
auf eine Lokomotive bei Nutzfahrten	5.52	19.59	25.11.

Den Stand der Lokomotiven betreffend ist zu berichten, daß zu den 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 Lokomotivfabrik Winterthur,
- 3 „ „ B „ „ Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe,
- 4 „ „ C „ „ Lokomotivfabrik Winterthur,
- 8 „ „ D „ „ J. A. Maffei, München,

so daß wir im Ganzen nunmehr 81 Lokomotiven besitzen.

Die Leistungen der Lokomotiven sind detaillirt, monat- und serienweise, tabellarisch zusammengestellt in Tabelle Nr. 14.

Wie aus denselben ersichtlich, haben hauptsächlich die zu den Schnell- und Personenzügen verwendeten einzelnen Lokomotiven der Serien B¹ und C¹ noch beträchtliche Leistungen aufzuweisen, währenddem die B und D Lokomotiven durch Vermehrung im Betriebsjahre etwelche Minderleistung gegenüber dem letzten Jahre erzielen.

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

Bezüglich des Materialverbrauches der Lokomotiven ist durchwegs ein Minderkonsum an Kohlen zu konstatiren, was in Geldwerth noch mehr ausmacht, da der Preis der Kohlen ebenfalls etwas gefallen ist.

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 wurden per Lokomotivkilometer verbraucht 11.58 Kgr. zum Preise von 37.97 Cts. gegen
12.25 „ „ „ „ „ 44.71 „ im Vorjahre.

Das Gleiche ist mit dem Schmiermaterial der Fall.

Im Ganzen wurde verbraucht: 82,175.5 Kgr. im Betrage von 71,782. 25 Cts. gegen
60,047.5 „ „ „ „ 51,669. 45 „ im Jahre 1882.

Es sind per Lokomotiv-Kilometer 0.036 Kgr. zum Preise von 3.13 Cts. gegen

0.047 " " " " " 4.07 " im Vorjahre verbraucht worden. Der

Einheitspreis für das Schmiermaterial war der gleiche wie im Jahre 1882. Wir erachten aber auch den diesjährigen 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 ausgeführt, 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 Briquettes bei den Schnell- und Personenzügen durch die billigeren 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 Tessiner Thalbahn-Lokomotiven vorgenommen worden. In den Werkstätten standen durchschnittlich 10 Lokomotiven in Reparatur. Zu besondern Bemerkungen gibt uns der Reparaturstand keine Veranlassung, indem derselbe der normalen Abnutzung entspricht.

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

Anbelangend die Wagen ist der Stand derselben für Ende des Berichtsjahres aus Tabelle Nr. 18 ersichtlich.

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

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

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

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

Der Materialverbrauch und die Unterhaltungskosten sind in den Tabellen Nr. 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 oder 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 sind nunmehr zu einem günstigen 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 oder 0,3372 Cts. gegen 0,3727 Cts. pro Wagenachsen-Kilometer im Jahre 1882.

Den Werkstättendienst betreffend bemerken wir, daß, obwohl die Hauptwerkstätte noch nicht erstellt ist, dennoch 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, sämtliche Reparaturen am Rollmaterial während dieses Betriebsjahres selbst auszuführen.

Reklamationen sind im Jahre 1883 eingegangen 588.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

Für Beschädigungen	in 94 Fällen Fr.	6,298. 18
„ Manko	„ 59 „ „	3,988. 82
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 87 „ „	9,007. 67
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 21 „ „	3,273. 33
„ Verlust an Fracht- und Lagergeld	„ 28 „ „	1,433. 61
„ unrichtige Behandlung der Zollscheine zc.	„ 14 „ „	149. 67
„ Verschiedenes	„ 9 „ „	192. 54

Zusammen in 312 Fällen Fr. 24,343. 82

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr.	3,627. 21
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„	310. 85
Erlös von Transportgegenständen, die der Bahn in Folge Erledigung von Reklamationen anheimgefallen sind	„	622. 90
Erlös von überzähligen Transportgegenständen	„	151. 15
Anderer Rückvergütungen	„	43. 21
Von dem im Rechnungsjahre 1882 reservierten Betrage von Fr. 20,000 die Hälfte mit	„	10,000. —
für die im Laufe des Jahres 1883 zur Erledigung gekommenen Schadenersatzfälle aus der Verkehrsstörung des IV. Quartales 1882	„	14,755. 32
Bleiben	Fr.	9,588. 50

Von 7 pendenten Reklamationsprozessen wurde im Jahre 1883 einer und zwar zu unsern Ungunsten erledigt.

F. Personaletat.

Auf Ende des Jahres 1883 war der Personalbestand der Beamten und Angestellten folgender:

1. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	17
Archivariat	3
Büreau der Rechnungsrevision	5
Buchhaltungsbüreau	5
Hauptkassa	5
Kommerzielles Büreau	11
Kommerzielle Agenten (Mailand vacant)	2
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	24
Reklamationsbüreau (zugleich Rechts- und Reklamationsbüreau)	3
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4
Abwartpersonal	2

Uebertrag 81

	Uebertrag	81	
Buchbinderei und lithographische Anstalt		6	
Materialverwaltung		13	
Materialverwaltung, Arbeiter zc. in den Depots		28	128

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	15	
Bahningeniure und deren Bureau	10	
Bahnmeister und Aufseher	15	
Vorarbeiter und Stellvertreter	49	
Streckenwärter	106	
Nachtwärter	44	
Ständige Bahnarbeiter	75	
Barrierenwärterinnen	112	
Verschiedene Angestellte	6	
Arbeiter im Taglohn	360	792

3. Stations-, Expeditions- und Zugdienst.

Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	12		
Wagenkontrolle	7		
Betriebsinspektionen und deren Bureau	2		
Bahnhofvorstände	7		
Stationsvorstände	34		
Souschefs	5		
Stationsgehülfen	26		
Wagenkontrolleure	5		
Einnehmer	9		
Gepäckexpedienten	4		
Telegraphisten	5		
Ambulante Stellvertreter	5		
Güterexpedienten	3		
Güterexpeditionsgehülfen	33		
Güterschaffner	12		
Rangirmeister	8		
Portiers	4		
Volontärs	8		
Stationswärter	75		
Oberzugführer	1		
Zugführer	32		
Kondukteurs	55		
Bremsen	95		
Uebersetzer	3		
	Uebertrag	450	920

	Uebertrag	450	920
Billetdrucker		1	
Lagerhausverwalter		1	
Gepäckträger		3	
Lampisten		9	
Puherinnen		2	
Nachtwächter		2	
Drehscheibenarbeiter		14	
Mandoristen		24	
Güterarbeiter		102	608

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal		20	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal		9	
Lokomotivführer		61	
Lokomotivheizer		57	
Lokomotivheizer, provisorisch		20	
Puhermeister		3	
Lokomotivpuher		59	
Lampisten		3	
Wagenauffeher		1	
Wagenvisiteurs		6	
Wagenvisiteurgehülfen		5	
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer		29	273

5. Werkstättendienst.

Werkstättenchef und dessen Büropersonal		8	
Werkführer		2	
Vorarbeiter		5	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer		151	
Handlanger		35	
Lehrlinge		18	219

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Vorarbeiter		2	
Schlosser, Dreher und Schmiede		37	39
	Total		<u>2059</u>

Rekapitulation.

Zahl der Betriebsbeamten	1127, per Bahnkilometer	4,24
Zahl der Arbeiter im Taglohn	932, " "	3,50
Total	2059, per Bahnkilometer	7,74.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des 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, Erdbeben 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 Meragnani 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 Verti bei Zug 208 zwischen Biasca und Bodio, indem er auf dem Wagendache des Schlußwagens, dessen Bremse er bediente, seinen Kaputrock ausbreitete, den Kopf am Eisenwerk der Brennostraße an und erlitt eine bedeutende Kopfverletzung, welche seinen Tod zur Folge hatte.

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

2. Versicherungsverträge.

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

Unsere Verhandlungen führten zu nachstehenden Resultaten:

1. Immobilien.

a. Des ganzen Netzes mit Ausschluß der Station Chiasso. Der zu versichernde Betrag bezifferte sich auf den 1. Januar 1883 auf 5,992,100 Franken. Die günstigste Offerte ging von der Gesellschaft La France in Paris ein und wir schlossen deshalb mit derselben einen Vertrag auf die Dauer von 10 Jahren ab.

b. Der internationalen Station Chiasso. Auch hier bot die Offerte der Gesellschaft La France die größte Konvenienz. Die Versicherungssumme betrug auf den 1. Januar 1883 Fr. 557,050.

2. Mobilien.

a. Des ganzen Netzes mit Ausschluß der Station Chiasso. Der Betrag der zu versichernden Gegenstände bezifferte 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 Bâloise in Basel, der Schlesienschen 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 theilhaftig.

b. Der internationalen Station Chiasso. Hier beziffert sich der Versicherungsbetrag auf den 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 Modifikationen erlitten; auf den 31. Dezember 1883 stellen sich dieselben auf folgende Beträge:

Immobilien des ganzen Netzes, excl. Chiasso	Fr. 6,395,400
„ der Station Chiasso	„ 664,200
Mobilien des ganzen Netzes, excl. Chiasso	„ 10,611,720
„ der Station Chiasso	„ 2,000,000

Hierzu 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 Vorschrift bei der Feuerversicherungsanstalt des Kantons Luzern versichert.

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

Für den Schaden an Immobilien	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. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten, Krankenkasse für die Arbeiter und Fond für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen.

a. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 799 auf 845 gestiegen.

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

Die Rechnungsergebnisse ergeben sich aus nachstehender Tabelle:

1882		1882			1883		1883	
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
		20,435	33	Einnahmen:				
26,906	79			Saldovortrag auf 1. Januar			85,817	34
11,292	70			Jahresbeiträge der Mitglieder	47,963	30		
				Eintrittsgelder neuer Mitglieder	2,495	58		
7,220	93			Nachzahlung der Mitglieder bei Beförderungserhöhungen	2,249	16		
1,754	—			Bußen von Mitgliedern und Privaten	4,705	70		
				Erlös aus gefundenen und nicht reklamirten Gegenständen	489	46		
35	76			Schenkungen	205	60		
201	20			Kapitalzinsen	6,297	05		
1,840	73			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	47,481	08		
17,937	90			Zusammen	111,886	93		
67,190	01							
				Ausgaben:				
—	—			Rückerstattung an ausgetretene Mitglieder	614	90		
20	—			Beerdigungskosten für verstorbene Mitglieder	140	—		
1,788	—			Unterstützungen an Mitglieder	3,370	27		
1,808	—			Zusammen	4,125	17		
		65,382	01	Einnahmenüberschuß			107,761	76
		240	40	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinsen			240	40
		86,057	74	Vermögensstand der Kasse auf 31. Dezember			193,819	50

Vom Vermögen sind 13,900 Fr. in 4¹/₄ und 4¹/₂ %igen Obligationen der Einzinskasse und der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern und 179,157 Fr. in 4¹/₂ %igen Obligationen des Kantons Zürich angelegt. Der Rest besteht aus einem Sparguthaben bei der genannten Spar- und Leihkasse von 477 Fr. 87 Cts., aus der Baarhaft in der Handkasse des Rechnungsführers von 44 Fr. 23 Cts. und aus den Marchzinsen von 240 Fr. 40 Cts.

b. Krankenkasse für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die „Krankenkasse für die Arbeiter der Gotthardbahn“ umfaßt nur diejenigen Tagelohnarbeiter, welche ständig oder in „regelmäßiger Weise“ beim Betriebe oder in den Werkstätten der Gotthardbahn bethätigt worden sind; für die bloß 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 der „Krankenkasse für die regelmäßig beschäftigten Arbeiter“ waren durchschnittlich betheiligt:

	per Jahr	im IV. Quartal
Vom Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst	132	140,
„ Werkstätten- und Materialverwaltung	359	351.

Das Ergebnis der Rechnung enthält folgende Tabelle:

1882			1883	
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
—	—	Einnahmen:		
1,203	—	Saldo vom 31. Dezember 1882	5,708	48
2,916	60	Eintrittsgelder	957	—
251	45	Regelmäßige Monatsbeiträge	7,981	70
729	15	Bußen	876	70
72	09	Leistung der Gotthardbahngesellschaft	1,994	68
2,279	69	Zinsen des angelegten Kapitals	339	08
7,451	98	Schenkungen (Saldo der frühern Krankenkassen)	1,883	55
			19,741	19
		Ausgaben:		
—	—	Unterstützungen, Transportkosten	—	—
465	40	Arztkosten	1,404	70
112	35	Medikamente	607	70
928	50	Verpflegungskosten	1,997	75
79	—	Beerdigungskosten	—	—
54	50	Rückzahlungen an austretende Mitglieder	203	65
103	75	Verschiedenes (Druckkosten)	130	—
1,743	50		4,343	80
		Ueberschuß der Einnahmen,		
5,708	48	d. i. Saldo per 31. Dezember	15,397	39
<p>Von dem verzeigten Vermögen von Fr. 15,397. 39 befinden sich angelegt:</p> <p>bei der Banca della Svizzera Italiana auf Sparkassabuch Fr. 11,497. 08</p> <p>bei der Kantonal- Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern „ 3,850. 46.</p>				

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

Im Berichtsjahre ist dieser Fond mit einem weiteren Geschenke von 10,000 Fr. in 5% Obligationen III. Serie der Gotthardbahn von dem ungenannt sein wollenden Geber freundlichst bedacht worden. Es erreichten

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

1. an das Zugspersonal des Zuges 10, das am 29. Juli durch sein besonnenes Handeln einer Zugstrennung in Folge Bruches der Zugstange eines fremden Wagens zwischen Faïdo und Nodi vorgebeugt hatte;
2. an den Stationsvorstand in Faïdo, der durch seine umfassenden Vorsichtsmaßregeln einen von Nodi ohne Begleitung entlaufenen Wagen durch Ableitung und Aufstellung von Hemmnissen in Faïdo zum Stehen gebracht und einem Zusammenstoß mit Zug 9 vorgebeugt hatte, sowie an die zwischen Nodi und Faïdo 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 den Fond für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste.

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
An Kapitalien:					
1882, Mai 14.	Geschenk von 10 Stück 5 %-Obligationen der Gott- hardbahn III. Serie mit Coupons per 30. September 1882 . .	10,000	—		
1883, Juni 26.	Geschenk von 10 Stück 5 %-Obligationen der Gott- hardbahn III. Serie mit Coupons per 30. September 1883 . .	10,000	—	20,000	—
				1,000	—
An Zinsen				21,000	—
Im Ganzen . .					
Ausgaben.					
Für Belohnungen				110	—
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1884				20,890	—
Summa gleich oben . .				21,000	—
Ausweis über den Rechnungsjaldo und den Vermögens- bestand am 31. Dezember 1883.					
1.	20 Stück 5 %-Obligationen der Gotthardbahn III. Serie à Fr. 1000	20,000	—		
2.	Einlage bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern à 4 % .	890	—	20,890	—
Rechnungsjaldo am 31. Dezember 1883					
Hiezu:					
5 % Marchzinse auf den sub 1 bezeichneten Obligationen vom 1. Okt. bis 31. Dezember 1883				250	—
Vermögensbestand am 31. Dezember 1883				21,140	—
Vermögensbestand am 31. Dezember 1882				10,375	—
Vermögensvermehrung im Rechnungsjahre 1883				10,765	—

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 18. Mai 1884.

Namens der Direktion der Gotthardbahn;

Der Präsident:

J. Zingg.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes;

Der Präsident:

S. Rieter.

Der Sekretär:

Schweizer.