Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 14 (1885)

Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

mußte. Dieselbe trat am 25. August in Aktion und behandelte mit Bezug auf die Werkstättenangelegenheit 51 Fälle. Die bezüglichen Schätzungsentscheide gelangten Ende Dezember in unsere Hände; da verschiedene Grundbesitzer gegen diese Entscheide rekurrirt haben, so sind bis heute die zum Baue erforderlichen Terrains noch nicht disponibel.

Noch mehr Hindernisse bietet die Erwerbung der Servituten für die Betriebswasserleitung. Die Schätzungsentscheide gelangten erst im April 1886 in unsern Besitz, so daß die Inangriffnahme der bereits vergebenen Arbeiten eine unliebsame Behinderung erlitt.

5. Rückständige Abrechnungs-Angelegenheiten.

Nachdem das im Berichtsjahre erfolgte schiedsrichterliche Urtheil in dem von der Unternehmung L. Favre vor dem h. Bundesgerichte anhängig gemachten Prozesse, welches wir bereits in unserem letztjährigen Berichte mitgetheilt haben, vollzogen und der Unternehmung die ihr zugesprochenen Beträge ausbezahlt worden sind, bleibt nur noch die Abrechnung mit der Baugesellschaft Flüelen—Göschenen, Unternehmung der Bauloose V—IXa, unerledigt.

Wie im letztjährigen Berichte zu lesen ist, haben sich die Verhandlungen zum Zwecke einer gütlichen Verständigung über die Abrechnungsdifferenzen mit dieser Unternehmung zerschlagen und dieselbe hat nunmehr ihre Forderungen mit Klageschrift vom 1. Juni 1885 beim hohen Bundesgerichte eingeklagt.

Die Klageforderung besteht aus 612 einzelnen Punkten und erhebt sich auf eine Summe von Fr. 3,000,909. 09.

Im Laufe der Beantwortung dieser Klageschrift haben wir eine Summe von Fr. 12,600. 50 als forderungsberechtigt anerkannt und der Unternehmung ausbezahlen lassen; über den Rest der Forderung wird das Bundesgericht zu sprechen haben.

Die sehr umfangreiche Klageschrift mit dem zugehörigen Beweismaterial erforderte eine ebenso umfangreiche Beantwortung, so daß die Ausarbeitung derselben eine längere Zeit in Anspruch nahm; die Rechtsantwort wurde am 6. März 1886 dem hohen Bundesgerichte eingereicht.

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Die auf 1. Juli erfolgte Neueintheilung der italienischen Bahnen in zwei Bahnnetze (Mittelmeer- und Adriatisches Netz) hat verschiedene, zum Theil nicht unwichtige Aenderungen in den Personen- und Gepäcktarifen zwischen Italien einerseits und der Schweiz, Deutschland, Frankreich ꝛc. anderseits mit sich gebracht. Wir erwähnen in dieser Hinsicht Folgendes: 1. Während früher in einigen Verkehren, so z. B. auch im internationalen Rundreiseverkehr, die Taxen auf den Linien der Gotthardbahn und auf den italienischen Strecken so berechnet waren, daß der Reisende nach Wahl die Route Chiasso oder Pino benutzen konnte, hoben die italienischen Bahnen vom 1. Juli an diese Fakultät auf und führten für die beiden Uebergangspunkte getrennte Billete ein; 2. die Oberitalienischen Bahnen hatten in Chiasso für Touren in Italien Rundreisebillete aufgelegt. Von den Schweizerischen, Deutschen, Französischen ꝛc. Bahnen war die Einrichtung getroffen worden, daß die Gültigkeit der von ihnen nach Chiasso ausgegebenen Hin- und Rückfahrtsbillete bei Entnahme eines solchen italienischen Rundreisebilletes auf 45 Tage verlängert wurde. Die Italienischen Mittelmeerbahnen haben nun erklärt, daß sie in Chiasso die Rundreisebillete auch fernerhin beibehalten und auch solche in Luino auflegen werden, sofern die Bahnen nördlich der Alpen Anschlußbillete nach Luino erstellen und zwar für die gleichen Relationen, wie nach Chiasso. Viele Verwaltungen haben aber diese Bedingung abgelehnt unter Hinweis darauf, daß dieselbe nicht einem wirklichen Verkehrsbedürfnisse entspreche, indem die Route via Pino lange nicht in dem Maße benutzt werde, wie

diejenige via Chiasso. Daraufhin haben die Italienischen Mittelmeerbahnen die Ausgabe der in Chiasso aufliegenden Rundreisebillete auf 1. Juli sistirt, welche Maßnahme auch die Sistirung der Anschlußbillete für Hin- und Rückfahrt nach Chiasso bedingte. Es sind aber bezüglich der Erstellung von Anschlußbilleten nach Luino die Verhandlungen wieder aufgenommen worden und wir glauben, eine befriedigende Lösung, welche sehr im Interesse des Verkehrs der Gotthardroute liegt, in nahe Aussicht stellen zu können.

Der Vertrag zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau einer Eisenbahn über den Monteceneri vom 16. Juni 1879 enthält bekanntlich die Bestimmung, daß die Gotthardbahn-Gesellschaft verpflichtet sei, die durch den internationalen Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien gewährleisteten Zuschlagstaxen im Personenverkehr fallen zu lassen, sobald der Brutto-Ertrag der Monteceneri-Linie während zwei aufeinander folgenden Jahren die Summe von Fr. 20,000 per Jahr und Kilometer überschritten habe. Nachdem eine vom h. Bundesrathe angeregte Untersuchung ergeben, daß die Jahre 1883 und 1884 auf der Cenerilinie höhere kilometrische Brutto-Erträgnisse als die oben bezeichneten aufweisen, haben wir den Wegfall der Zuschlagstaxen auf dem Monteceneri für den Transitverkehr über die Gotthardbahn beschlossen, was hinwiederum auch Taxermäßigungen im Verkehr zwischen den nördlichen und südlichen Grenzpunkten, sowie einigen weitern Stationen der Gotthardbahn mit sich brachte. Die hiedurch in den Tarifen zwischen der Schweiz, Deutschland ꝛc. einerseits und der Gotthardbahn und Italien anderseits, sowie die im internen Verkehr der Gotthardbahn nothwendig werdenden Taxänderungen sind zum Theil bereits im Berichtsjahre durchgeführt worden, ein Theil sieht der Durchführung im nächsten Jahre noch entgegen.

Der in Anregung gebrachten Frage der Verlängerung der Hin- und Rückfahrtsbillete im schweizerischen Verkehr glaubte die Konferenz der Schweizerischen Eisenbahnen nur zustimmen zu können, sofern als Gegenleistung für die hieraus entstehenden Ausfälle von den Bundesbehörden in anderer Art etwelche Konzessionen gemacht würden. Hierüber haben mit dem Schweizerischen Eisenbahndepartement Verhandlungen stattgefunden, in welchen sich dasselbe bereit erklärte, dem Bundesrathe einige von den Bahnen gewünschte Konzessionen in empfehlendem Sinne vorzulegen, sofern die Bahnen auch die im Bundesbeschlusse vom 19. Dezember 1884 enthaltene Forderung betreffend Erweiterung der zweiten Stückgutklasse erfüllen. Die zwischen dem hohen Bundesrathe und den Schweizerischen Bahnen getroffene Uebereinkunft weist folgende Resultate auf:

1. Die Hin- und Rückfahrtsbillete erhalten folgende Gültigkeitsdauer:

für Distanzen von	1	bis	100	Effektivkilometer	.	.	2 Tage
„ „ „	101	„	200	„	.	.	3 „
„ „ „	201	„	300	„	.	.	4 „
„ „ „	301	und	mehr	„	.	.	5 „

2. Die Schweizerischen Reformtarifbahnen gewähren die Stückgutklasse 2 für: Butter, frische; Gemüse, frisches; Kastanien, eßbare; Käse, in Kübeln, Fässern ꝛc. verpackt; Obst, gedörrtes; Obstwein (Most), in Fässern; Trauben, frische; Wein, in Fässern.

3. Der Bundesrath gestattet dagegen den Bahnen
   a) eine Einschreibgebühr von 10 Cts. auf Gepäck- und Viehsendungen;
   b) der Berechnung der Taxen für Gepäcksendungen ein Minimalgewicht von 20 Kilogramm und Aufrundung des Gewichtes von 10 zu 10 Kilogramm zu Grunde zu legen.

Die Eisenbahnverwaltungen machten aber von dem Rechte, der Taxberechnung für Gepäcksendungen ein Minimalgewicht von 20 Kilogramm zu Grunde zu legen, keinen Gebrauch, sie haben dasselbe vielmehr mit Rücksicht auf die Postkonkurrenz auf 10 Kilogramm festgesetzt.

Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen wurden folgende neue Tarife eingeführt:

1. Tarif für den mitteldeutsch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.
2. Reglement und Tarif für die Miethe besonderer Personenwagen.
3. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Elsaß-Lothringischen Bahnen und den schweizerischen Bahnen.
4. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Italien und der Schweiz.
5. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Bödeli-Bahn und andern schweizerischen Bahnen.
6. Tarif für den preußisch-sächsisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.
7. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden im Personen- und Gepäckverkehr 92 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 25 abgewiesen wurden; dagegen haben 54 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 1186. 50 Cts. stattgefunden; 13 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Wir haben schon oben die Artikel bezeichnet, welche nach vorausgegangenen Verhandlungen zwischen den Schweizerischen Reformtarifbahnen und dem Schweizerischen Eisenbahndepartemente in die Stückgutklasse 2 versetzt worden sind. Diese Deklassifikation wurde in einem mit 1. Januar 1886 in Kraft tretenden Ausnahmetarif Nr. 9 zum Ausdruck gebracht.

Ueber das vom Schweizerischen Eisenbahndepartemente gestellte Verlangen um Einbeziehung weiterer Artikel in den genannten Ausnahmetarif, sowie um Erstellung von Ausnahmetarifen für Heu, Stroh, Borke und Torf in Wagenladungen haben die Schweizerischen Bahnen wiederholt verhandelt, ohne indessen bis jetzt zu einem Resultate gelangt zu sein, indem einige derselben mit Rücksicht auf die großen finanziellen Opfer ernste Bedenken tragen, den Forderungen der genannten Behörde zu entsprechen.

Nachdem der direkte Gütertarif zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie der Emmenthalbahn anderseits zur Einführung gelangt ist, erübrigt nur noch die Erstellung eines solchen mit den Westschweizerischen Bahnen, der Simplonbahn, der Bulle-Romont-Bahn und der Regionalbahn des Traversthales, welche nunmehr das Reformsystem ebenfalls angenommen haben.

Im internen Verkehr der Gotthardbahn und im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der übrigen Schweiz, sowie Deutschland anderseits wurden folgende Tarife resp. Nachträge ꝛc. in Kraft gesetzt:

1. Transittarif für den Transport von Getreide ab Mannheim nach der Schweiz.
2. Transittarif für den Transport von Getreide ab Ludwigshafen nach der Schweiz.
3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Getreide ab Chiasso tr. und Pino tr. nach der Schweiz.
4. II. Nachtrag zur Instradirungstabelle für den Güterverkehr zwischen der Gotthardbahn und schweizerischen Bahnen.
5. Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Reformtarifbahnen.
6. Ausnahmetarif für Steine ꝛc. im internen Verkehr und für den direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn anderseits mit I. Nachtrag.
7. Tarif für die Besorgung der schweizerischen Zollformalitäten auf den Grenzstationen.
8. I. Nachtrag zum Gütertarif Gotthardbahn, Schweizerische Centralbahn und Aargauische Südbahn.
9. Tarif für den Güterverkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie der Emmenthalbahn anderseits.

10. Reglement und Tarif für die Lagerhäuser der Gotthardbahn in Brunnen.

11. Ausnahmetarif für Steinkohlen ꝛc. aus den Saargruben nach der Schweizer. Centralbahn, Gotthardbahn ꝛc.

12. Ausnahmetarif für Steinkohlen ꝛc. ab Mannheim nach der Schweiz. Centralbahn, Gotthardbahn ꝛc.

13. Ausnahmetarif für Steinkohlen ꝛc. ab Ludwigshafen nach der Schweizer. Centralbahn, Gotthardbahn ꝛc.

14. Ausnahmetarif für Steinkohlen ꝛc. ab Basel nach der Schweizer. Centralbahn, Gotthardbahn ꝛc.

15. Distanzenzeiger zur Taxberechnung für Güter- und Viehsendungen im Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und den Westschweizer. Bahnen, sowie der Simplonbahn anderseits.

Der projektirte neue deutsch-italienische Gütertarif konnte auch in diesem Berichtsjahre nicht in Kraft gesetzt werden. Anläßlich der Neuberechnung desselben zeigten sich nämlich in den Schnittsätzen für Chiasso transit und Pino transit gegenüber denjenigen für Peri transit namentlich für das süddeutsche Gebiet so erhebliche Differenzen zu Gunsten der letztern Route, daß die Schweizerischen Bahnen es für zweckmäßig erachteten, auf ihre für Entfernungen bis auf 200 Kilometer von den schweizerischen Grenzstationen vorgesehenen Zuschläge zu den preußischen Grundtaxen zu verzichten. Zugleich drängte sich aber die Frage auf, ob nicht auch für den schweizerisch-italienischen Verkehr etwas gethan werden solle. Wir erklärten uns, theils um die Vortragung der Taxen der schweizerischen Grenzstationen auf das deutsche Gebiet abzuschwächen, theils auch wegen der sich ziemlich fühlbar machenden Konkurrenz über den Arlberg gegenüber der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn bereit, dem schweizerisch-italienischen Verkehr hinsichtlich der allgemeinen Tarife die gleichen Taxgrundlagen wie dem deutsch-italienischen Verkehr, d. h. die preußischen Grundtaxen (im Minimum jedoch 3.3 Cts. pro Tonne und Kilometer) zur Verfügung zu stellen und auch für verschiedene Ausnahmetarife sehr erhebliche Taxreduktionen zu gewähren, sofern die beiden genannten Verwaltungen für ihre Grenzstationen Basel, Singen und Romanshorn ebenfalls Ermäßigungen zugestehen und die hieraus entstehenden Rückwirkungen auf andere Stationen übernehmen. Die Centralbahn und die Nordostbahn erklärten aber, für den allgemeinen Tarif die von uns verlangten Taxreduktionen nicht gewähren zu können, sprachen dagegen die Geneigtheit aus, in einigen Ausnahmetarifen ermäßigte Antheile einrechnen und der Gotthardbahn auch noch in anderer Weise entgegen kommen zu wollen. Nach wiederholten Verhandlungen glaubten wir die Gegenofferte der beiden genannten Bahnen annehmen zu sollen, wenn sie uns auch nicht ganz befriedigte.

Uebereinstimmend waren aber die Centralbahn, Nordostbahn und Gotthardbahn der Ansicht, daß diese großen Erleichterungen im deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Verkehr nur unter der Bedingung zugestanden werden können, daß auch die Italienischen und die Deutschen Bahnen einige Konzessionen machen. Die Italienischen Verwaltungen haben denn auch in einigen wichtigen Punkten den schweizerischen Forderungen entsprochen, wogegen mit den Deutschen Bahnen eine Einigung im Berichtsjahre noch nicht zu erreichen war. Die Frage der Ermäßigung der schweizerischen Antheile im schweizerisch-italienischen und im deutsch-italienischen Güterverkehr kann demnach noch nicht als definitiv erledigt angesehen werden.

Eine Ermäßigung der Getreidetaxen ab Genua und Venedig war von den Italienischen Bahnen trotz wiederholten Bemühungen und trotzdem die Strecken Mannheim—Basel und Antwerpen—Basel ihre Getreidefrachten abermals erheblich reduzirten, auch in diesem Berichtsjahre nicht zu erreichen. Wir haben uns nun unter einläßlicher Darlegung des Sachverhaltes mit dem Gesuch an die Italienische Regierung gewendet, sie möchte auf eine erhebliche Ermäßigung der fraglichen italienischen Frachtsätze hinwirken. Eine definitive Antwort auf dieses Gesuch steht noch aus.

Im schweizerisch-italienischen Verkehr gelangten folgende Tarife ꝛc. zur Einführung:

1. Ausnahmetarif für Weinhefe.

2. Anhang zu den Heften I, II, IIa, III und IIIa.

3. Bestimmungen über die Zulassung von Cisternen-, Kessel- ꝛc. Wagen.

4. Ausnahmetarif für Baumwolle.

Im deutsch-italienischen Verkehr wurden ein III. Nachtrag zu Theil I und ein II. Anhang zu Theil III und IV in Kraft gesetzt.

Für den belgisch-italienischen Güterverkehr kam ein Reexpeditionstarif nach Chiasso transit und Pino transit zur Einführung, welcher nebst Taxen für verschiedene speziell genannte Artikel auch solche für Güter aller Art (Sammelladungen) vorsieht.

Im niederländisch-italienischen Güterverkehr sind Ausnahmetarife für verschiedene Artikel in Kraft gesetzt worden.

Zu den auf 1. Januar 1885 pendent gebliebenen 251 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1932 hinzugekommen. Von diesen 2183 Fällen sind 1872 erledigt worden, so daß 311 auf das Jahr 1886 vorzutragen waren.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

Die auf 15. Oktober 1884 eingeführte Fahrordnung wurde mit wenigen Abänderungen sowohl für die mit 1. Juni beginnende Sommerfahrplanperiode als auch für die mit 15. Oktober beginnende Winterfahrplanperiode 1885/86 beibehalten.

Während der Dauer der Sommerfahrordnung hielten die Tagesschnellzüge 3 und 10 in Brunnen an und fuhren in Schwyz ohne Anhalten durch.

Im Winter dagegen wurden unter Beibehaltung des Haltes für Zug 10 in Brunnen Halte für diese Züge in Schwyz vorgesehen, während Zug 3 in Brunnen erst vom 1. Mai 1886 an wieder anhalten wird.

Seit Beginn der Sommerfahrordnung sind die Halte der Nachtschnellzüge 2 und 11 auf den Stationen Giubiasco und Taverne fallen gelassen und auch für die Wintersaison nicht mehr aufgenommen worden.

Im Sommer hielten die Züge 11 und 2 zum ersten Male auch in Arth-Goldau an, von wo aus die Arth-Rigi-Bahn im Anschluß an Zug 11 während der Fremdensaison jeden Sonntag einen Extrazug nach Rigi-Kulm zum Sonnenaufgang ausführte.

Im Kurse der im letzten Jahresberichte aufgeführten direkten Personenwagen trat insofern eine kleine Aenderung ein, als seit 1. Juni statt des direkten Wagens Luzern—Luino und vice-versa ein direkter Wagen Basel—Luino und vice-versa verkehrte.

Außerdem wurde für die Zeit vom 1. Juni bis 15. Oktober der Kurs des direkten Wagens Zürich—Mailand und vice-versa in den Nachtschnellzügen auf die Strecke Romanshorn—Mailand ausgedehnt, im Winter aber wieder auf die Strecke Zürich—Mailand beschränkt.

Der Verkehr der Schlafwagen blieb unverändert.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1884 (266 Kilometer) Fr.	Ct.	Prozente			1885 (266 Kilometer) Fr.	Ct.	Prozente		Mehr-Einnahme gegenüber 1884 Fr.	Ct.	Minder-Einnahme gegenüber 1884 Fr.	Ct.
				A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.								
3331951	09	34.41	31.61	I. Personentransport . .	3607437	12	35.45	34.25	275486	03		
				II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):								
349879	64	3.62	3.32	a. Gepäck	389732	91	3.83	3.70	39853	27		
171677	86	1.77	1.63	b. Thiere	174679	02	1.72	1.66	3001	16		
5828811	08	60.20	55 29	c. Güter aller Art . .	6002556	01	59.00	57.00	173744	93		
9682319	67	100.00		Total	10174405	06	100.00		492085	39		
				B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen.								
858938	50		8.15		357475	11		3.39			501463	39
10541258	17		100.00	Total-Einnahmen	10531880	17		100.00			9378	00

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, erzeigen die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport im Betriebsjahre gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 492,085. 39 Cts. oder 5,08 %; gegenüber den Einnahmen des Jahres 1883 bleiben sie noch um Fr. 275,871. 70 zurück.

Der Grund, aus welchem das Resultat des Berichtsjahres nicht ein noch günstigeres ist, dürfte darin liegen, daß die nachtheiligen Wirkungen der im Jahre 1884 aufgetretenen Cholera-Epidemie auf den Besuch der italienischen Fremdenorte sich auch noch in den ersten Monaten des folgenden Jahres fühlbar gemacht haben.

Das Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport hat nur eine unwesentliche Veränderung zu Gunsten der erstern erlitten.

Die Gesammteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1884	1885
per Bahnkilometer . .	Fr. 36,399. 70	Fr. 38,249. 64
„ Zugskilometer . .	„ 6. 28	„ 6. 16
„ Tag . . .	„ 26,454. 42	„ 27,875. 08

Von den monatlichen Erträgnissen hat wieder der Januar das kleinste und der September das größte geliefert; das erstere beläuft sich auf Fr. 672,762. 52 und das letztere auf Fr. 1,011,960. 99.

Analog dem bisherigen Verfahren sind die Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen dargestellt worden, woraus wir Folgendes hervorheben:

Was zunächst den Personenverkehr anbetrifft, so ist die auf die ganze Bahnlänge bezogene Zahl der Reisenden von 165,694 auf 169,540 oder um 3846 = 2,32 % gestiegen.

Die erste und die zweite Wagenklasse haben eine wesentlich größere Frequenz als im Vorjahre aufzuweisen. Es sind Reisende befördert worden:

	1884	1885
in der I. Klasse . .	55,643 = 5.96 %	69,135 = 7.03 %
„ „ II. „ . .	240,861 = 25 81 %	276,517 = 28.12 %
„ „ III. „ . .	636,975 = 68.23 %	637,734 = 64.85 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

	1884	1885
die I. Klasse . .	5,357,184 = 12.15 %	6,670,413 = 14.79 %
„ II. „ . .	15,315,362 = 34.75 %	18,203,220 = 40.36 %
„ III. „ . .	23,402,069 = 53.10 %	20,224,024 = 44.85 %

Von jedem Reisenden sind durchschnittlich zurückgelegt worden:

	1884	1885
in der I. Klasse . .	96.28 Kilom.	96.48 Kilom.
„ „ II. „ . .	63.58 „	65.83 „
„ „ III. „ . .	36.74 „	31.71 „

Es trifft Reisende:

	1884	1885
auf jeden Personenzugskilometer . .	42.87	42.09
„ „ Personenwagenachsenkilometer .	4.80	4.67

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind von Fr. 3,331,951. 09 auf Fr. 3,607,437. 12 und per Kilometer von Fr. 12,526. 13 auf Fr. 13,561. 79 oder um 8.27 % gestiegen.

Es entfallen

	1884	1885
auf die I. Klasse . . . Fr.	732,828. 20 = 21.99 %	904,603. 10 = 25.08 %
„ „ II. „ . . „	1,347,454. 15 = 40.44 %	1,611,708. 26 = 44.68 %
„ „ III. „ . . „	1,251,668. 74 = 37.57 %	1,091,125. 76 = 30.24 %

Jeder Reisende hat als Fahrtaxe durchschnittlich bezahlt:

	1884	1885
in der I. Klasse . .	Fr. 13. 17	Fr. 13. 08
„ „ II. „ . .	„ 5. 59	„ 5. 83
„ „ III. „ . .	„ 1. 96	„ 1. 71

Per Reisenden und Kilometer ergibt sich im Jahre 1884 ein Einnahmenbetreffniß von 7.56 Cts. und im Jahre 1885 ein solches von 8.00 Cts.

Die Mehreinnahme im Gepäcktransport von Fr. 39,853. 27 hängt mit der Zunahme des Personenverkehrs enge zusammen. Die Durchschnittsziffern weichen von denjenigen des Vorjahres nur unerheblich ab.

Der Thiertransport hat ungefähr ein gleiches Resultat wie das Vorjahr geliefert. Die kleine Mehreinnahme von Fr. 3001. 16 ist auf Transporten der II. Tarifklasse erzielt worden.

Im Gütertransport ist der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 295,187 Tonnen auf 327,417 Tonnen oder um 32,230 Tonnen = 10.92 % gestiegen.

Den größten Beitrag zu dieser Vermehrung haben die Getreide- und Kohlentransporte geliefert. — Im Weintransport ist ein Rückgang zu verzeichnen, welcher seinen Grund wohl darin hat, daß die Weinernte in Italien im Jahre 1884 nur eine mittelmäßige war.

Was die Größe des Gewichtes anbelangt, so nehmen die Lebens- und Genußmittel mit 28.85 % den ersten, die Brennmaterialien mit 21.67 % den zweiten und die Metallwaaren mit 19.17 % den dritten Rang ein. Von den drei Hauptklassen der Güter entfallen

	1884	1885
auf das Eilgut	5.26 %	4.63 %
„ „ Stückgut	9.36 %	8.17 %
„ „ Wagenladungsgut . .	85.38 %	87.20 %

Die im Berichtsjahre durchschnittlich von jeder Tonne durchlaufene Strecke beträgt 160.94 Kilometer gegenüber 156.00 Kilom. im Vorjahre.

Die nachbezeichneten Verkehre erzeigen folgende Transportquantitäten:

	1884		1885
Schweiz-Italien	42,792	Tonnen	48,403
Italien-Schweiz (inkl. in Brunnen reexped. Getreide) .	96,564	„	115,666
Deutschland, Holland und Belgien-Italien . .	212,989	„	218,805
Italien-Deutschland, Holland, Belgien und England .	39,326	„	38,329

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind von Fr. 5,828,811. 08 auf Fr. 6,002,556. 01 und per Kilometer von Fr. 21,912. 82 auf Fr. 22,566. 00 oder um 2.98 % gestiegen.

Das Einnahmenbetreffniß per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7.42 Centimes auf 6.89 Centimes zurückgegangen.

Bezüglich der weitern Details der Betriebsresultate verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen No. 1—8.

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzeigen gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Fr. 501,463. 39. Diese Verminderung rührt indeß nicht von einer Wenigereinnahme, sondern nur davon her, daß der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, welcher in der Rechnung pro 1884 noch unter den Einnahmen aus verschiedenen Quellen untergebracht war, gemäß der bundesräthlichen Verordnung über die Vorlage und die Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften vom Jahre 1885 an in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen muß. Weitere Erörterungen hierüber folgen auf pag. 41 und 42.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

1884 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Ausgaben.	1885 Betriebene Bahnlänge 266 Km.		
Fr.	Cts.	%		Fr.	Cts.	%
371,754	08	7.66	I. Für die allgemeine Verwaltung	381,951	61	7.55
964,114	42	19.86	II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn . . .	1,143,189	62	22.59
1,050,820	66	21.64	III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,098,929	60	21.72
1,635,255	68	33.69	IV. „ Fahrdienst	1,565,739	08	30.94
833,000	19	17.15	V. „ verschiedene Ausgaben	870,411	75	17.20
4,854,945	03	100%		5,060,221	66	100%

Die Gesammtausgabe des Berichtsjahres erzeigt gegenüber dem Jahre 1884 eine Mehrausgabe von Fr. 205,276 63.

	1884	1885
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 18,251. 67	Fr. 19,023.38
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3,1486	„ 3.0626
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2,7092	„ 2.6650
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0,0996	„ 0.1000
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0,0176	„ 0.0176
in Prozenten der Betriebseinnahmen	„ 46,06	„ 48.05
„ „ „ Transporteinnahmen	„ 50,14	„ 49.73

Die Mehrausgabe vertheilt sich auf sämmtliche obengenannte Hauptrubriken der Betriebsrechnung, mit Ausnahme der Rubrik „Fahrdienst", welche eine Verminderung aufweist. Das Nähere ist aus den nachfolgenden Bemerkungen zu entnehmen.

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Auf diesem Kapitel haben wir gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 10,197. 53 zu verzeichnen, welche hauptsächlich durch vermehrte Sitzungen des Verwaltungsrathes und durch Kommissionsdiäten auf dem deutsch-italienischen Verkehr veranlaßt wurden. Auf den sonstigen Ausgaben (Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale) wurde eine Ersparniß von Fr. 7436. 64 erzielt.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

Die Organisation dieses Dienstzweiges ist unverändert geblieben; ebenso haben die seither in Uebung stehenden Instruktionen und Vorschriften für diesen Dienst keine wesentliche Aenderung erlitten. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit haben wir uns veranlaßt gefunden, die folgenden Vorschriften zu erlassen: 1. Behufs Sicherstellung der genauen Beachtung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften werden die Bahningenieure und Betriebsinspektoren gemeinschaftlich mit dem Telegrapheninspektor jede Station ihres Bezirkes wenigstens ein Mal in jedem Quartal einer eingehenden Revision unterziehen. Dabei werden sie sich in erster Linie die Ueberzeugung verschaffen, daß alle Weichen, Weichenverschlüsse, Centralapparate, Einfahrts- und Durchfahrtssemaphoren, Vorsignale, Glockensignale, Kontaktapparate und sonstigen zur Sicherheit des Betriebes vorhandenen Einrichtungen vollkommen erhalten sind und fehlerfrei funktioniren. Sodann werden sie ihr Augenmerk strenge darauf richten, daß die Beamten alle Vorschriften, deren Beachtung ihnen obliegt, richtig verstehen, deren Zweck kennen und mit der Handhabung derselben vertraut sind. Beamte, welche in dieser Beziehung Mängel zeigen, sind entsprechend zu belehren. Sollten denselben jedoch die nöthige Umsicht und Gewandtheit fehlen, so ist deren Entfernung aus dem Dienste oder deren Versetzung in andere ihrer Leistungsfähigkeit mehr entsprechende Dienstzweige zu beantragen. Ueber diese Revisionen sind Protokolle aufzunehmen und an die beiden Abtheilungsvorstände, Oberingenieur und Oberbetriebsinspektor, zu richten. Sollten diese Protokolle Bemerkungen enthalten, welche auch den Maschinendienst betreffen, so werden die ersteren auch für die entsprechende Mittheilung an den Maschinenmeister sorgen. Die Protokolle werden sodann von den Abtheilungsvorständen mit ihren Bemerkungen und Anträgen an die Direktion geleitet. 2. Ueberdieß findet jeden Monat, wenigstens auf einer bis zwei Stationen, eine Oberrevision durch den Oberingenieur in Verbindung mit dem Oberbetriebsinspektor zu dem gleichen Zwecke statt, über deren Ergebniß der Direktion zu berichten ist.

Die Personalausgaben erscheinen im Vergleiche zu denjenigen des Vorjahres (1884) um Fr. 39,444. 43 höher. Diese Mehrausgaben kommen vorwiegend auf die Kap. 1 Oberingenieur und dessen Hülfspersonal (Fr. 13,362. 08) und 4: Bahn- und Barrierenwärter (Fr. 23,963. 83 inklus. Bekleidung). Die erstere Mehrausgabe rührt daher, daß von den Ausgaben des Jahres 1884 eine Quote von Fr. 14,936. 96 auf Baukonto übertragen wurde, nachdem das Personal des Centralbüreau's noch vielfach mit der Austragung von Baupendenzen und mit Bauarbeiten selbst beschäftigt war. Diese Uebertragung wurde jedoch vom Eisenbahndepartement beanstandet und mußte in Folge dessen vom Baukonto wieder abgeschrieben werden. Im Berichtsjahre wurde diese Uebertragung unterlassen, obwohl die Verhältnisse gleich waren (vergleiche Bethätigung des technischen Personales bei den Bauarbeiten, pag. 16 u. 17), und es sind also thatsächlich die Ausgaben hier gleich wie im Vorjahre.

Die Mehrausgabe auf der Besoldung der Bahn- und Barrierenwärter ist aus dem Umstande zu erklären, daß gemäß der Verordnung des Bundesrathes über die Form der Rechnungen und Bilanzen der Bahngesellschaften

die Dienstwohnungen der Wärter (Wärterhäuser), welche unter dem Einnahmen-Kapitel B I c (Pacht- und Miethzinse für sonstige Objekte aller Art) verrechnet wurden, hinwieder unter den Ausgaben als ein Theil des Gehalts verrechnet werden müssen. Dem entsprechend erscheint das Cap. II A 4 der Ausgaben um Fr. 17,370. — höher, welcher Betrag jedoch in Kap. B 1 c wieder in Einnahme steht. Eine eigentliche Mehrausgabe (Fr. 7965. 90) gegenüber dem Vorjahre verursachte der Umstand, daß im Berichtsjahre die Tragzeit der Kaputröcke des seit der Betriebseröffnung im Dienste stehenden Wärterpersonals abgelaufen war und neue Kaputröcke abgegeben werden mußten.

In den übrigen Kapiteln der Personalausgaben (Kap. 2, 3 und 5) sind nur unbedeutende Abweichungen gegenüber jenen des Vorjahres vorgekommen.

Der Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Beschotterung (Unterbau), hat im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 244,971. 14 gegenüber einem solchen von Fr. 209,475. 34 im Jahre 1884 erfordert. Die Mehrkosten (Fr. 35,495. 80) kommen ausschließlich auf die Beschotterungsarbeiten, wie sich aus nachstehender Ausscheidung ergiebt:

	1884	1885
a) Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen exkluf. Beschotterung	Fr. 166,995. 23	165,038. 24
b) Gewöhnlicher Unterhalt der Bahnbettung (Beschotterung) .	„ 42,480. 11	51,365. 69
c) Vollständige Erneuerung der Bahnbettung von der Station Osogna (km. 138.273) abwärts bis km. 141.428 . .	„ —. —	28,567. 21
Zusammen	Fr. 209,475. 34	244,971. 14

Während also der Unterhalt des Bahnkörpers und seiner Nebenanlagen eine Minderausgabe von Fr. 1956. 99 zeigt, hat der laufende Unterhalt der Bahnbettung (sub b) eine Mehrausgabe von Fr. 8885. 58 erfordert. Neben andern Strecken mit wenig bedeutenden Mehrausgaben partizipirt der Gotthardtunnel an dieser Mehrausgabe mit einem Betrage von Fr. 6391. 37 (Fr. 12,083. 23 im Jahre 1885 gegen Fr. 5691. 86 im Jahre 1884), indem hier der Bahnschotter auf eine größere Länge unbrauchbar wurde und vollständig ausgewechselt werden mußte. Ueber die Mehrausgabe ad c wird im nachfolgenden Kapitel Näheres berichtet.

An Arbeiten für den Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen von größerm Belange sind im Berichtsjahre folgende ausgeführt worden: Fortsetzung der Untersuchung, Reparatur und des Neuanstriches der eisernen Brückenkonstruktionen (Fr. 10,694. 48), Unterfangen der rechtseitigen Ufermauer der Gotthardreuß, welche in Folge Unterwaschung gefährdet wurde (Fr. 14,608. 48), Erstellung von Steinwürfen an der großen Tessinbrücke bei Cadenazzo zum Schutze der Bahnanlagen gegen die Angriffe des Tessin (Fr. 10,367. 56), Reparatur und Vervollständigung der Schutzbauten am Vedeggio (Monte Ceneri-Linie) in Folge Zerstörungen durch Hochwasser (Fr. 4507. 09).

Die Abräumung und Konsolidirung der gefahrdrohenden Felslehnen und Schutthalden längs der Bahn wurden fortgesetzt.

Die periodischen Untersuchungen des Gotthardtunnels und der übrigen Tunnels wurden theilweise unter Mitwirkung des eidg. Kontrolingenieurs vorgenommen und haben durchaus günstige Resultate ergeben.

Der Unterhalt des Oberbaues, beziehungsweise der Unterhalt und das Reguliren der Geleise und der Unterhalt der mechanischen Einrichtungen der Stationen (Weichen und Kreuzungen, Centralapparate, Drehscheiben, Schiebebühnen 2c.) hat im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 319,121. 95 ergeben und somit gegenüber dem

Betriebsjahre 1884 (Fr. 244,648. 05) eine Mehrausgabe von Fr. 74,473. 90 erfordert. Eine Zerlegung der Ausgaben für beide Betriebsjahre erklärt diese Mehrausgabe wie folgt:

	1884	1885	Differenzen	
	Fr.	Fr.		Fr.
a) Werth des bezogenen Oberbaumateriales für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise . .	47,244. 14	53,258. 79	mehr	6,014. 65
b) Reguliren der Geleise	182,032. 78	132,834. 20	weniger	49,198. 58
c) Unterhalt der mechan. Einrichtungen . .	15,371. 13	42,896. 40	mehr	27,525. 27
d) Außerordentliche Oberbauerneuerungen . .	—. —	90,132. 56	mehr	90,132. 56
Zusammen	244,648. 05	319,121. 95	mehr	74,473. 90

ad a. An Oberbaumaterial wurde für Fr. 6014. 65 mehr bezogen als 1884, weil die Auswechslungen von beschädigten Stücken zugenommen haben. Im Berichtsjahre wurden nämlich gegenüber 1884 im gewöhnlichen Unterhalt ersetzt: 4093 Stück Schwellen (1884: 3934 Stück), 189 Stück Weichenhölzer (1884: 173 Stück) und 2659.73 Meter Schienen (1884: 2010.5 Meter). Von den ausgewechselten Schwellen entfallen: 2547 Stück auf die Tannenschwellen der Strecke Immensee-Erstfeld, 204 Stück auf die Eichenschwellen, welche im Jahr 1881 im Gotthardtunnel verlegt worden sind und 1233 auf die Schwellen der Tessiner Thalbahnen vom Jahre 1874; für die übrigen Strecken verbleibt der geringe Verschleiß von 109 Stück Schwellen. Von den 2659.73 Meter Schienen entfallen 2283.35 Meter auf die Eisenschienen der Tessiner Thalbahnen (eingelegt Ende 1874). Auf der Strecke Immensee-Erstfeld ist es namentlich die geringe Widerstandsfähigkeit der Tannenschwellen gegen Spurerweiterungen, welche das verhältnißmäßig frühzeitige Unbrauchbarwerden derselben veranlaßt. Seit der Betriebseröffnung der durchgehenden Linie (Juni 1882) mußten aus diesem Grunde bereits 7190 Stück Tannenschwellen oder 14.4 % der Gesammtschwellen ausgewechselt werden; der Ersatz erfolgt jeweilen durch imprägnirte Eichenschwellen.

Im Berichtsjahre sind 29 Schienenbrüche auf der ganzen Strecke vorgekommen (1883: 38, 1884: 17), von welchen 11 Fälle auf äußere Einwirkungen (Steinschlag, Entgleisungen ꝛc.) und 18 Fälle auf Fabrikationsfehler kommen; unter letzteren befinden sich 16 Garantieschienen und 2 solche, für welche die Garantie bereits abgelaufen war. Außerdem hatten wir Ersatz von noch 12 weiteren Garantieschienen, welche durch Abblätterungen, Risse ꝛc. unbrauchbar geworden sind, von den betreffenden Werken zu verlangen.

ad b. Die Ausgaben für das Reguliren der Geleise haben gegenüber dem Jahre 1884 um 27 % abgenommen, was der zunehmenden Konsolidirung des Bahnkörpers zuzuschreiben ist. Das Geleisereguliren war im Betriebsjahr in drei Strecken auf zusammen 86 Kilometer verakkordirt (1884: 74 km.) und es hat sich dieses System allenthalben bewährt.

ad c. Im Unterhalt der mechanischen Einrichtungen sind bedeutende Mehrkosten gegenüber dem Vorjahre dadurch entstanden, daß in Folge der gründlich durchgeführten Revisionen der Stationseinrichtungen eine große Anzahl von Mängeln zu Tage trat. Den größten Theil dieses Mehraufwandes erforderten die Weichen, welche theilweise einer gründlichen Reparatur und Rekonstruktion unterzogen werden mußten. Diese Reparaturen wurden theils von der Centralwerkstätte in Bellinzona, theils vom Maschinendepot Erstfeld ausgeführt. Die Behebung dieser Mängel wurde im Berichtsjahre vollständig durchgeführt, so daß im Jahre 1886 der Unterhalt der mechanischen Einrichtungen wieder innerhalb normaler Grenzen bleiben wird.

ad d. Der Umstand, daß der Oberbau jener Linien der ehemaligen Tessiner Thalbahnen, über welche nun der Hauptverkehr geht, sehr mangelhaft wird und von Jahr zu Jahr bedeutendere Auswechslung der seit 1874

in der Bahn liegenden Schienen und Schwellen (der Oberbau besteht größtentheils aus Eisenschienen und kyanisirten Tannenschwellen) erfordert, ferner, daß für die Geleiseanlangen der Centralwerkstätte brauchbares Altmaterial gewonnen werden muß, hat zu dem Entschlusse geführt, den Oberbau der genannten Linien total zu erneuern. Demzufolge wurde im Berichtsjahre mit der Auswechslung einer Strecke von 3.155 km. von der Station Osogna abwärts bis zu km. 141.428 begonnen. Die Erneuerung findet mit Stahlschienen System II und eisernen Querschwellen von 54.5 kg. Gewicht mit Schraubenbefestigung nach dem Systeme der rheinischen Bahnen statt. Die Erneuerung des Oberbaues mit eisernen Querschwellen erfordert auch die Auswechslung der in Folge des langen Gebrauches stark verunreinigten Bahnbettung, welcher Umstand den im vorhergehenden Kapitel (Unterhalt des Unterbaues) ausgewiesenen Mehraufwand von Fr. 28,567. 21 verursachte.

Die Ausgaben für die Erneuerung der in Rede stehenden 3.155 km. langen Strecke mit Stahlschienen und eisernen Querschwellen betragen gemäß obiger Ausscheidung Fr. 90,132. 56. Davon entfallen:

		Im Ganzen		Pr. Meter Geleise
auf Schwellen	Fr.	33,230. —	Fr.	10. 53
„ Schienen	„	41,035. 93	„	13. 01
„ Befestigungsmittel	„	8,713. 22	„	2. 76
„ Abbrechen des alten Geleises und Legen des neuen sammt Deponiren der Altmaterialien	„	7,153. 41	„	2. 27
Zusammen	Fr.	90,132. 56	Fr.	28. 57
Rechnen wir noch die zur kompleten Erneuerung gehörige Ausgabe für Bahnbettung (Beschotterung)	„	28,567. 21	„	9. 05
so ergeben sich die Totalausgaben für die fragliche Oberbau-Erneuerung, inklus. Bahnbettung, mit	Fr.	118,699. 77	Fr.	37. 62

An die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues hat gemäß Art. 18 der Gesellschaftsstatuten der Erneuerungsfond die Materialkosten zu decken. Dieser Beitrag beläuft sich pro 1885 auf Fr. 136,660. 76, wovon Fr. 54,767. 85 auf den gewöhnlichen Unterhalt und Fr. 81,892. 91 auf Oberbau-Erneuerung der Strecke Osogna — km. 141.428 entfallen. Hinwieder ist dem genannten Fonde der Werth des aus der Bahn genommenen Altmateriales gutgeschrieben worden, und zwar im Betrage von Fr. 45,788. 17. Unter diesem Altmateriale befindet sich, wie oben bereits erwähnt, noch brauchbares Oberbaumaterial für die Geleiseanlagen der Centralwerkstätte im Werthe von Fr. 24,759. 55.

Der Unterhalt der Hochbauten erforderte im Berichtsjahre Fr. 65,727. 74, d. i. Fr. 15,450. 66 mehr als im Jahre 1884 (Fr. 50,277. 08). Ursache dieser Mehrkosten ist die Reparaturbedürftigkeit der Hochbauten der Tessiner Thalbahnen und die Vermehrung der Objekte durch Vergrößerungen und Neubauten.

Arbeiten von größerem Belange wurden folgende ausgeführt: Das Anbringen von Schneelatten auf den Dächern der Stationsgebäude; Adaptirungen in den Bahndienstgebäuden Göschenen und Airolo behufs besserer Eintheilung der Dienstlokale und Dienstwohnungen; neue Brunnenleitung zum Wärterhaus Nr. 95 beim Ausgang des Prato-Tunnels; Verbesserung der Kanalisation des Aufnahmsgebäudes Bellinzona; Trinkwasserleitung für die Station Osogna; Neuverputz der Aufnahmsgebäude Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio und Balerna; Neubau eines Weichen-Reparaturschuppens in der Werkstätte Bellinzona ꝛc.

In der Nacht vom 24./25. Dezember ist die im Jahre 1881/82 erstellte Lokomotivremise in Biasca vollständig abgebrannt, so daß dieselbe total neu aufgebaut werden muß. Der Schaden wurde, wie an anderer Stelle des Nähern berichtet wird, von den betreffenden Versicherungsgesellschaften ersetzt.

Der Unterhalt der Telegraphen, Signale und Einfriedigungen kostete Fr. 57,637. 89 oder Fr. 15,858. 99 mehr als im Vorjahre (Fr. 41,778. 90).

Die Mehrausgaben wurden vornehmlich durch die Erstellung von weiteren Einfriedigungen aus Steinplatten und hölzernen Einfriedigungen auf den Linien der Tessiner Thalbahnen verursacht, wofür im Berichtsjahre Fr. 17,768. 17, d. i. circa Fr. 8400. — mehr als für die gleichen Arbeiten im Vorjahre ausgegeben wurden. Eine weitere Mehrausgabe fällt auf den Unterhalt der hölzernen Einfriedigungen der übrigen Linien (ca. Fr. 4500. —) und auf die Kabelmiethe (Fr. 885. 24).

Betreffend die Telegraphen- und Signal-Einrichtungen ist im Speziellen zu bemerken:

Leitungen. Die Kabelanlage wurde um 720 Meter, das Signaldrahtnetz um 24.2 Kilometer verlängert.

Am Ende des Berichtsjahres war der Bestand an Telegraphen- und Signaldrähten folgender:

	Luftleitung		Kabel	
	Länge der		Länge der	
	Leitung	Drähte	Leitung	Drähte
	m	m	m	m
1. Leitungen der Gotthardbahn auf der mit dem Staate gemeinschaftlichen Linie	221,580	638,970	30,500	80,500
2. Eigene Linien	26,540	73,280	22,650	31,280
	248,120	712,250	53,150	111,780

Die Kabelmiethe beträgt nunmehr Fr. 8078. 27 per Jahr.

Glockensignalwerke: Dieselben wurden auf die Strecken Goldau-Brunnen und Castione-Bellinzona nach dem bisherigen System ausgedehnt und es standen am Jahresende 170 Läutewerke auf der 172 km. langen Glockenleitung im Betriebe.

Der Vortheil unseres Glockensystems, von der Strecke aus Signale abgeben zu können, kam uns bei 7 Betriebsstörungen zu Gute, bei welchen Anlässen in 5 Fällen das Nothsignal: „Alle Züge anhalten" und ein Mal: „Hülfsmaschine soll kommen" von den Wärtern abgegeben wurde.

Die Kontrole der Fahrgeschwindigkeit der Züge mittelst elektrischer Registriruhren und Radpedalen ergab 63 Ueberschreitungen der erlaubten Maximalgeschwindigkeit, wovon 27 auf Schnellzüge, 11 auf gemischte Züge und 25 auf Güterzüge entfallen.

Der Telegraph weist den nämlichen Bestand an Apparaten wie im Vorjahre auf.

Telephons wurden im Berichtsjahre neu eingerichtet: in Erstfeld zwischen den verschiedenen Dienststellen und in Rivera und Giubiasco in Verbindung mit dem Wärterhaus 163. Zahl der Telephonstationen mit Jahresende: 24 inklus. Verwaltungsgebäude Luzern.

Die elektrischen Wendescheiben wurden um eine, als Vorsignal südlich von Brunnen dienend, vermehrt, so daß nun 10 Stück im Betriebe stehen.

Auch die mechanischen Wendescheiben wurden um eine vermehrt, und zwar wurde eine solche ca. 600 m südlich von der elektrischen Wendescheibe des Bahnhofes Bellinzona aufgestellt, um die rasch auf einander verkehrenden Züge der Strecke Giubiasco-Bellinzona zu blokiren.

Die Kosten für Räumung der Bahn von Schnee und Eis haben im Berichtsjahre Fr. 15,037. 99 gegenüber Fr. 16,198. 03 im Jahre 1884 betragen, also eine Minderausgabe von Fr. 1160. 04 ergeben. Es entfällt daher im Berichtsjahre eine Ausgabe von Fr. 73. — per Kilometer offene Bahn (ohne Tunnels) gegenüber Fr. 79. — im Jahre 1884.

Auf die einzelnen Strecken vertheilt sich diese Ausgabe wie folgt:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel bis Giubiasco auf 60 Km. offene Bahn		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.
1885	6261. —	96. —	7939. —	132. —	837. 99.	10. —
1884	8565. —	131. —	7105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14650. —	225. —	10210. —	170. —	845. 12	10. 50

Bahnunterbrechungen in Folge großen Schneefalles oder Lawinen sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Die für Bahnaufsicht und Unterhalt außer dem ständigen Personale aufgewendeten Tagschichten von Lohnarbeitern zeigt nachfolgende Tabelle:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stationsdienst		Streckendienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884
Januar	158	160	673	573	885	3742	713	3194	80	214	62	179	1017	825	3588	8887
Februar	164	152	689	464	1391	3063	698	3241	48	112	36	106	642	503	3668	7641
März	168	183	644	614	2822	3186	2062	3628	46	70	171	186	24	76	5937	7943
April	111	165	592	685	2914	2939	1795	2812	75	134	251	198	1	11	5739	6944
Mai	125	181	586	624	3112	2296	2452	2790	73	36	200	268	2	—	6550	6195
Juni	102	102	573	686	1987	1437	3612	2832	156	150	261	139	—	—	6691	5346
Juli	148	186	497	581	3099	2108	3204	2969	307	224	190	237	--	—	7445	6305
August	126	145	577	605	2938	1870	2787	2508	201	52	252	135	—	—	6881	5315
September	153	166	547	544	3041	1472	2147	2380	286	78	229	148	39	—	6442	4788
Oktober	225	232	495	597	2777	2633	2628	2481	423	103	259	187	89	36	6896	6269
November	235	162	500	602	2484	2036	2466	2037	384	216	299	271	14	133	6382	5457
Dezember	169	153	468	543	1943	1257	1813	1174	157	158	240	110	455	868	5245	4263
Total	1884	1987	6841	7118	29393	28039	26377	32046	2236	1547	2450	2164	2283	2452	71464	75353

Die sonstigen Ausgaben für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst betragen im Berichtsjahre Fr. 43,684. 72, gegenüber Fr. 44,173. 67 im Jahre 1884, oder Fr. 488. 95 weniger. In dieses Kapitel gehören laut Rechnungsschema die Ausgaben für Büreaubedürfnisse und Beheizung und Beleuchtung der Büreaux, Unterhalt und Ergänzung des Inventars, Beleuchtung der Bahn in den Tunnels, Entschädigung für vorüber-

gehende Benützung von Landabschnitten, Kulturentschädigungen und Verschiedenes. Die Hauptposition dieses Kapitels bildet die Ergänzung und der Unterhalt des Inventars, welche mit Fr. 20,829. 89 im Jahre 1885, gegenüber Fr. 21,693. 72 im Jahre 1884, in obigen Ausgaben figurirt.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Gegenüber dem Vorjahre betragen die:

Personal-Ausgaben mehr	Fr. 65,934. 83
Uebrigen Ausgaben weniger	„ 17,825. 89
bleibt Mehrausgabe	Fr. 48,108. 94
Davon gehen ab	„ 12,180. —

für Dienstwohnungen, welche zum ersten Male als Bestandtheil der Besoldung in die Personalausgaben eingestellt wurden und wofür ein gleich großer Betrag unter Pacht- und Miethzinse vereinnahmt ist. Die Gesammtmehrausgabe beträgt daher in Wirklichkeit nur Fr. 35,928. 94.

Personalausgaben. Die hauptsächlicheren Posten, welche die oben erwähnte Mehrausgabe zur Folge hatten, sind:

die Dienstwohnungen (vide oben) mit	Fr. 12,180. —
„ Bekleidung des Personals mit	„ 16,000. —
„ Taglöhne des Arbeiterpersonals mit	„ 28,000 —

Der Rest fällt auf die Vermehrung des Beamtenpersonals und Gehaltserhöhungen.

Die Bekleidung erforderte die genannte Mehrausgabe, weil infolge des Ablaufs der Tragzeit für das gesammte Personal neue Kaputröcke beschafft werden mußten.

An den Mehrausgaben für die Taglohnarbeiter partizipiren die Lagerhäuser in Brunnen allein schon mit 18,000 Fr. Die weitern Mehrausgaben wurden durch die vorübergehend nothwendige Vermehrung des Taglohnpersonals einzelner Stationen, besonders der Station Chiasso bedingt.

Die Uebrigen Ausgaben geben keinen Anlaß zu besonderen Bemerkungen.

ad IV. Fahrdienst (Maschinendienst).

Der Stand der Lokomotiven hat im Berichtsjahre keine Veränderung erlitten. Ueber denselben finden sich detaillirte Angaben in Tabelle Nr. 14.

Die Leistungen der Lokomotiven sind monats- und serienweise in Tabelle Nr. 15 zusammengestellt. Dieselbe erzeigt, daß der Parcours der Lokomotiven gegenüber dem Vorjahre etwas zugenommen hat, und zwar annähernd im gleichen Verhältniß wie die eingetretene Zunahme der Zahl der beförderten Wagenachsen- bezw. Bruttotonnen-Kilometer.

Bezüglich der Verwendung der verschiedenen Lokomotiv-Typen ist zu bemerken, daß das im letztjährigen Berichte Gesagte auch in diesem Berichtsjahre zutrifft.

Im Berichtsjahre sind an Brennmaterial — mit Ausnahme einiger Lokomotivfahrten zu Spezialzwecken, z. B. Führung des Tunnelbeleuchtungswagens — nur mehr Saarkohlen verwendet worden, wodurch dessen Kosten erheblich reduzirt werden konnten. Daß zudem auch eine Verminderung des Verbrauchsquantums gegenüber dem Vorjahre zu konstatiren ist, darf den bereits im letzten Berichte erwähnten, von sogenannten feuerfesten Steinen erstellten Gewölben, sog. Feuerschirmen, in den Feuerbüchsen fast sämmtlicher Lokomotiven zugeschrieben werden.

Um den in den Kehrtunnels so lästigen Rauch thunlichst zu verhindern, wurden weitere Versuche gemacht, die Rauchbildung in den Lokomotiven möglichst zu beseitigen. Es wurde dies außer mit den vorhin erwähnten, schon früher eingeführten Feuergewölben zu erreichen gesucht durch Einlegen von vorn aufgebogenen Roststäben,

als Ersatz der im Jahre 1884 probirten Nepilly'schen Konstruktion im Stehrost, und in neuerer Zeit durch Versuche mit Rauchverzehrungsapparaten nach System Orvis. Beide Einrichtungen scheinen dem Zwecke wenigstens förderlich zu sein, jedoch sind die Erfahrungen noch zu kurz, um ein endgültiges Urtheil abgeben zu können. In Bezug auf die letztgenannte Einrichtung bleibt namentlich noch unentschieden, ob ihre Vortheile die Mehrkosten, welche durch etwelchen Mehrverbrauch von Dampf entstehen, aufwiegen werden.

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug:

1883.	26,545,556 Kgr.	im Kostenbetrage von	Fr. 870,455. 95.
1884.	25,756,670 „	„ „ „ „	„ 689,032. 42.
1885.	26,087,430 „	„ „ „ „	„ 652,920. 92.

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883.	$11,_{58}$ Kgr.	im Kostenbetrage von	$37,_{97}$ Cts.
1884.	$12,_{06}$ „	„ „ „	„ $32,_{26}$ „
1885.	$11,_{58}$ „	„ „ „	„ $28,_{98}$ „

Am Schmiermaterial wurden ebenfalls Ersparnisse erzielt, die ihren Grund hauptsächlich darin haben, daß der Verbrauch des verhältnißmäßig theuern Talges theilweise unterdrückt wurde, und in der zunehmenden Anwendung der festen Schmiere.

Es wurden verbraucht:

1883.	$82,175,_{5}$ Kgr.	im Kostenbetrage von	Fr. 71,782. 25
1884.	$54,316,_{5}$ „	„ „ „	„ 45,162. 25.
1885.	$54,682,_{7}$ „	„ „ „	„ 42,246. 79.

oder per Lokomotivkilometer:

1883.	$0,_{036}$ Kgr.	im Kostenbetrage von	$3,_{13}$ Cts.
1884.	$0,_{025}$ „	„ „ „	„ $2,_{11}$ „
1885.	$0,_{024}$ „	„ „ „	„ $1,_{87}$ „

Die Reparatur-Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen Fr. 292,581. 60 gegen Fr. 323,072. 68 im Vorjahre, per Lokomotivkilometer $12,_{983}$ Cts. gegen $15,_{127}$ Cts.

Die Abnahme der Reparaturkosten gegen das Vorjahr erklärt sich aus dem geringern Umfang der vorgenommenen Reparaturen in Folge allgemein viel besserer Instandhaltung der Lokomotiven, die sich im Dienst befinden. — Der durchschnittliche Reparaturkostenbetrag stellt sich per Lokomotive um rund 400 Fr. günstiger als im Vorjahre. Von obigen Reparaturkosten fallen Fr. 18,872. 49 zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Der Stand der Wagen (Tabelle No. 20) hat im Berichtsjahre eine Zunahme erfahren, indem zum Zwecke der Beförderung von Eisenbahnschienen und sonstigen Gegenständen von ungewöhnlicher Länge 5 Stück offene Güterwagen mit niedern wegnehmbaren Wänden, 5 Meter Radstand und $10,_{65}$ Meter Länge zwischen den Pufferenden (Serie $M^{R\,1}$) beschafft wurden. Ferner sind für den Transport von Kohlen aus den Saargruben nach dem Gotthard und Italien die eisernen Kohlenwagen, Serie L, um 50 Stück vermehrt worden. Ueber die Leistungen der Wagen gibt Tabelle No. 21 Aufschluß.

Der Verbrauch von Schmiermaterial für Wagen ist aus Tabelle 23 ersichtlich. Derselbe beträgt Kgr. $11,088,_{90}$ im Betrage von Fr. 3455. 94 gegen Kgr. $6298,_{15}$ im Betrage von Fr. 2770. 12 oder per Wagenachskilometer $0,_{212}$ Gr. à $0,_{007}$ Cts. gegen $0,_{125}$ Gr. à $0,_{005}$ Cts. im Vorjahre.

Dieser Mehrverbrauch ist jedoch nur ein scheinbarer, indem im Jahre 1885 auch das in der Werkstätte bei Revision der Wagen in die Achsbüchsen eingegebene Schmieröl auf das Kapitel „Schmieröl für Wagen" genommen wurde, während dies früher auf Reparatur von Personen- und Güterwagen verbucht wurde.

Die Reparaturkosten betragen für Personen- und Güterwagen zusammen Fr. 131,046. 39 gegen Fr. 142,894. 53 im Vorjahre oder 0,251 Cts. gegen 0,284 Cts. per Wagenachskilometer.

Von obigen Reparaturkosten fallen Fr. 1091. 35 zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Ueber das Verhalten der kontinuirlichen Bremse, System Hardy, in den Schnellzügen ist stets nur das Beste zu berichten. Die Zahl der Unregelmäßigkeiten im ganzen Jahre betrug nur noch 2 und sind beide Fälle durch mangelhaftes Zusammenstecken der Kupplungsmuffen entstanden. In beiden Fällen entkuppelten sich die Schläuche auf der Fahrt, ohne jedoch irgend eine ernste Folge herbeizuführen.

Die bereits in letztem Jahresbericht erwähnte Anwendung der kontinuirlichen Bremse, System Körting, welche im Gegensatz zur Hardybremse automatisch wirkt, fand bei zwei täglichen Zügen von Chiasso nach Biasca und zurück statt, wobei die Terrainverhältnisse genügend Gelegenheit zur Erprobung auf schwierigeren Bergstrecken gaben. Die Probefahrten, welche im Monat Mai stattfanden, fielen günstig aus, so daß vom 1. Juni an der Probezug in regelmäßigen Betrieb genommen werden konnte.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten „Pacht- und Miethzinse" erzeigen gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 62,927. 99, welche zum größten Theile der nachträglichen Verrechnung des Zinses für die Station Luino pro II. Semester 1884 mit Fr. 60,143. 68 zur Last fällt.

Auf den „Sonstigen Ausgaben" ergibt sich eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von Fr. 14,873. 80. Dieselbe wurde namentlich durch die nachträgliche Verrechnung der Feuerversicherung der Gebäude auf der Station Luino, durch Nachtragsversicherungen für die Lagerhäuser in Brunnen, durch größere Entschädigungen an Verunglückte und den Betrag an das Alfred Escher-Denkmal veranlaßt.

Im Jahre 1885 sind 643 Entschädigungs-Reklamationen eingegangen.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

für Beschädigungen	in 142	Fällen	Fr. 5590. 09
„ Manko	„ 59	„	„ 1352. 24
„ Verspätung und irrige Instradirung	„ 14	„	„ 1123. 56
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 2	„	„ 4. 10
„ Verlust an Fracht und Lagergeld	„ 3	„	„ 124. 61
„ Verlust an Nachnahme	„ 1	„	„ 126. 25
„ unrichtige Behandlung von Zollscheinen ꝛc.	„ 7	„	„ 176. 99
„ Verschiedenes	„ 8	„	„ 340. 36
Zusammen	in 236	Fällen	Fr. 8838. 20

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 6131. 53	
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„ 60. —	
Erlös von Transportgegenständen, die der Bahn in Folge Erledigung von Reklamationen anheim gefallen sind	„ 34. 85	
Andere Rückvergütungen	„ 29. 30	„ 6255. 68
Bleiben		Fr. 2582. 52

Von den zwei zu Ende des vorigen Jahres pendenten Reklamationsprozessen ist einer zu unsern Gunsten erledigt worden, ein anderer noch unausgetragen. Im Laufe des Berichtsjahres sind zwei Prozesse gegen uns angehoben worden.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge der dem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen des Jahres 1885:

a) aus dem Eisenbahntransport	Fr. 10,174,405. 06
b) aus verschiedenen Quellen	„ 357,475. 11
zusammen	Fr. 10,531,880. 17

wobei zu bemerken ist, daß unter letzterem Posten (b) nur mehr die Pacht- und Miethzinse und die Erträgnisse von Hülfs- und Nebengeschäften und sonstigen Einnahmen enthalten sind, der Ertrag der verfügbaren Kapitalien dagegen nach dem bundesräthlichen Schema in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheint.

Die Betriebsausgaben betragen		„ 5,060,221. 66
Es ergibt sich somit ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von		Fr. 5,471,658. 51
Hiezu kommen laut der Gewinn- und Verlustrechnung:		
der Aktivsaldo vom Jahre 1884 von	Fr. 104,839. 02	
abzüglich der nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Baukonto von	„ 18,044. 25	„ 86,794. 77
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen des Erneuerungsfondes und des Reservefondes von		„ 634,684. 84
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond		„ 156,624. 60
aus sonstigen Quellen: Zinse aus den Vorschüssen an die Unternehmung Favre .		„ 276,429. 19
Im Ganzen		Fr. 6,626,191. 91
Hievon sind zu verwenden:		
für Provisionen (Kosten für Einlösung von Titeln und Coupons)	Fr. 16,223. 54	
„ Verzinsung der Anleihen	„ 3,814,571. 73	
„ Kapitalamortisation	„ 130,000. —	
„ Abschreibungen	„ 5,063. 31	
„ Einlage in den Baufond	„ 168,061. 26	
„ Einlage in die Spezialfonds, inkl. deren Verzinsung .	„ 823,820. 20	
		„ 4,957,740. 04
Bleiben zur Verfügung der Aktionäre		Fr. 1,668,451. 87

Zu den einzelnen Posten bemerken wir noch Folgendes:

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen (ohne Kapitalzinse) stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1884 wie folgt:

	1884	1885
Pacht- und Miethzinse	Fr. 247,550. 76	Fr. 340,115. 04
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 2,842. 55	„ 14,750. 02
Sonstige Einnahmen	„ 70,645. 67	„ 2,610. 05
	Fr. 321,038. 98	Fr. 357,475. 11

Von der Mehreinnahme an „Pacht- und Miethzinsen" von Fr. 92,564. 28 fallen:

auf Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 55,585. 24
in Folge nachträglicher Verrechnung des Pachtzinses für die Station Chiasso pro II. Semester 1884;	
auf Rollmaterial (Wagenmiethe) infolge größerer Verwendung eigener Wagen . . .	„ 3,995. 91
auf Mehreinnahmen von Verpachtung von Böschungen	„ 2,293. 13
auf die Dienstwohnungen der Bahnangestellten	„ 30,690. —
Summe wie oben	Fr. 92,564. 28

Der Werth der Dienstwohnungen ist gemäß der bundesräthlichen Verordnung über das Rechnungswesen einerseits als Miethzins zu vereinnahmen und anderseits als Personalentschädigung zu verausgaben. Eine effektive Mehreinnahme resultirt hieraus nicht.

Der Mehrertrag der „Hülfsgeschäfte" fällt auf Rechnung der Material- und Drucksachenverwaltung.

Die Verminderung der „sonstigen Einnahmen" erklärt sich aus dem im letzten Geschäftsberichte (Seite 46 und 47) erwähnten Umstande.

Die Betriebsausgaben erscheinen um Fr. 205,276. 63 höher als im Jahre 1884. Von der Erhöhung fallen:

auf die allgemeine Verwaltung	Fr. 10,197. 53
auf den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	„ 179,075. 20
auf den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	„ 48,108. 94
auf verschiedene Ausgaben	„ 37,411. 56
	Fr. 274,793. 23
Weniger Ausgaben erzeigt dagegen der Fahrdienst, und zwar	„ 69,516. 60
Summa	Fr. 205,276. 63

Diese Erhöhung der Ausgaben ist indessen zum größten Theile nur eine formelle, indem den unter den Einnahmen verrechneten Pacht- und Miethzinsen der Station Chiasso pro II. Semester 1884 und der Einnahme von Dienstwohnungen entsprechende Ausgaben in die Rechnung aufgenommen werden mußten, und zwar

für Pacht- und Miethzinse der Station Luino pro II. Semester 1884 . . .	Fr. 60,143. 68
für Dienstwohnungen	„ 30,690. —

Sodann wird die größere Ausgabe für Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials durch einen größern Beitrag des Erneuerungsfondes von . . . . . „ 93,076. 35 mehr als im Jahre 1884 ausgeglichen.

Im Einzelnen verweisen wir auf die Erörterung über die Ausgaben und Statistik des Betriebes (Seite 32 ff.).

Laut der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt an Einnahmen: der Posten „Ertrag verfügbarer Kapitalien" Fr. 634,684. 84.

Derselbe setzt sich zusammen aus dem

Ertrag der Betriebsgelder mit	Fr. 50,153. 25
„ der verfügbaren Baugelder	„ 504,183. 77
„ der dem Erneuerungsfond und dem Reservefond zugewiesenen Kapitalien .	„ 76,400. —
Verjährte Coupons ab Aktien und Obligationen der Gotthardbahn . . .	„ 3,947. 82

An Zuschüssen aus den Spezialfonds hatte der Erneuerungsfond gemäß den statutarischen Bestimmungen aufzukommen:

für Erneuerung des Oberbaues mit	Fr. 136,660. 76
„ „ „ Betriebsmaterials mit	„ 19,963. 84
zusammen mit	Fr. 156,624. 60

Dem Reservefond für außerordentliche Unfälle mußte nichts entnommen werden.

Unter dem Posten „aus sonstigen Quellen" wurden die aus der Abrechnung mit der Unternehmung Favre zu Gunsten der Gotthardbahngesellschaft resultirenden Zinse für gemachte Vorschüsse im Betrage von Fr. 276,429. 19 eingestellt.

Bezüglich der Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung ist zu bemerken:

Die Verzinsung des Obligationenkapitals zu 5, beziehungsweise 4 % erforderte abzüglich der vom Konsortium auf Grund des Vertrages für die Anleihenskonversion vergüteten Quote von 0.434 % der jeweils noch im Umlaufe gebliebenen 5 % Obligationen (Fr. 168,701. 59 ausmachend) die Summe von Fr. 3,814,571. 73.

Die für Kapital-Amortisation eingesetzte Summe von Fr. 130,000 entspricht der mit der Bundesbehörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Vereinbarung, deren Inhalt im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt worden ist.

Von dem Ertrage der verfügbaren Baugelder ist nach bisheriger Uebung ein Drittheil mit Fr. 168,061. 26 wieder dem Baufonde zugewiesen worden.

Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 823,820. 20 fallen

auf den Erneuerungsfond, inkl. Verzinsung	„ 713.497. —
„ „ Reservefond, inkl. Zins	„ 110,323. 20

Nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen, Bewerkstelligung der vorgeschriebenen Amortisationen und Abschreibungen und Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds bleibt ein verfügbarer Nettoertrag von . . . . . Fr. 1,668,451. 87

Wir schlagen Ihnen vor, hievon . . . . . „ 1,190,000. —
oder 3½ % als Dividende zu vertheilen und

Fr. 276,429. 19 Zinsertrag aus der Abrechnung mit der Unternehmung Ls. Favre mit Rücksicht auf die noch schwebenden Verhandlungen betreffend Aktien-Emission und Abänderung des Art. 17 der Statuten als außerordentlichen und ferner

„ 202,022. 68 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1886 vorzutragen.

Von dem Betrage dieses ordentlichen Saldo's sind indessen noch Fr. 4870. 36 in Abzug zu bringen, welche das Schweizer. Eisenbahndepartement nach erfolgter Aufstellung der Jahresrechnungen im Ausweise über die Verwendung von Kapitalien zu Bauzwecken beanstandet hat, und für welchen Betrag die Abschreibung durch die Gewinn- und Verlustrechnung verlangt wird. Der ordentliche Saldovortrag vermindert sich in Folge dessen von Fr. 202,022. 68 auf Fr. 197,152. 32. Im Fernern verlangt das Eisenbahndepartement, daß Ausgaben im Betrage von Fr. 2371. 53 für in Ausführung begriffene Bauarbeiten der Rechnung über die Verwendung von Bauzwecken gutgebracht und unter besonderem Konto in den Aktiven der Bilanz eingestellt werden sollen. Der Geringfügigkeit dieser Beträge halber haben wir keine Einwendungen gemacht, dagegen können diese Modifikationen erst in der Rechnung pro 1886 zum Ausdruck gelangen.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstätten.

Die Zentralwerkstätte in Bellinzona wurde im Berichtsjahre im gleichen Provisorium wie im Vorjahre betrieben. Die Zahl der Beamten ist sich 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 . . . 149.
Am 31. Dezember „ „ „ „ . . 144.

Die größte Zahl war 154, die kleinste 142 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	4—4	Malergehülfen	8—5
Schlosser und Monteurs . .	52—40	Sattler und Gehülfen . . .	4—3
Dreher, Bohrer, Hobler 2c. . .	14—8	Lehrlinge	20—13
Schmiede und Zuschläger . .	7—5	Dampfmaschinenheizer . . .	1—1
Kesselschmiede	2—2	Handlanger	43—29
Kupferschmiede	2—1	Werkzeugmacher	3—1
Spengler	— —	Metallgießer	2—1
Schreiner und Glaser . . .	7—6	Nachtwächter	1—1
Maler und Lackirer . . .	4—2		

Im Ganzen gelangten 69 Lokomotiven, 320 Personen- und 638 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 8 Lokomotiven, 16 Personen- und 10 Güterwagen, während am 31 Dezember sich 16 Lokomotiven, 18 Personen- und 17 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Anbringung der Körtingbremse an 8 Lokomotiven, 2 Gepäckwagen und 6 Personenwagen; Erstellung der Vorrichtung für Signalleine für 12 Sechskuppler-Lokomotiven, 5 A und 3 AB Wagen; Anbringen von Doppelthüren an C Wagen; Einrichtung von 2 K^V Wagen in Geflügeltransportwagen; Einrichten von 2 M^{R1} Wagen in Langholztransportwagen; Anfertigung von Materialien wie: Broncemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Plomben, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren für die Materialverwaltung. Im Weitern wurden von der Zentralwerkstätte Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabtheilungen ausgeführt.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienste stehenden Lokomotiven, indessen wurden in Erstfeld auch einige größere Lokomotiv-Revisionen vorgenommen. Zudem hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabtheilungen zu besorgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar . . . . 49 Mann
am 31. Dezember . . . 52 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 49—55 Mann. Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
Schlosser . . .	15—22	9—10	3
Dreher	1—2	1—2	—
Schmiede und Zuschläger .	2	1—2	0—1
Spengler . . .	1	—	—
Schreiner . . .	1—2	1	—
Lehrlinge . . .	3—5	—	—
Dampfmaschinenheizer .	1	—	—
Handlanger . . .	2—4	2—3	—

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 11,756 m³ Gas, deren Konsum sich wie folgt vertheilt:

zu Lasten der Gotthardbahn .	m³	5583,730
„ „ anderer Bahnen .	„	4976,904
Gasverlust	„	1195,366
Total	m³	11,756,000

Die Fettgasanstalt hatte pro 1885:

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Einnahmen.	Fr.	Cts.
An Gasvorrath vom 31. Dez. 1884 .	658	—	Pr. Gasabgabe an die Gotthardbahn .	11,167	46
„ Löhne: Gasmacher	2,703	89	„ „ „ andere Bahnen .	9,953	79
Füllen der Rezipienten . .	1,423	16	„ verkauftes Gastheer	420	09
„ Rohmaterial	5,013	52	„ verkauften Kohlenwasserstoff . .	495	—
„ Brennmaterial	1,685	15	„ Alt-Material	262	50
„ Reinigungs-, Verpackungs- und Schmiermaterial	122	79	„ Gasvorrath auf 1. Januar 1886	510	—
„ Reparaturen	2,196	67			
„ allgemeine Kosten:					
Verwaltungskosten	963	20			
Zins vom Anlagekapital (Fr 75,170)	3,758	52			
Drucksachen ꝛc.	72	48			
Total	18,597	38	Total	22,808	84

Total-Einnahmen	Fr.	22,808. 84
„ Ausgaben	„	18,597. 38
Einnahmen-Ueberschuß	Fr.	4,211. 46

Der Einnahmenüberschuß entspricht der Quote für Amortisation des Anlagekapitals der Gasanstalt, welche indessen der Betriebsrechnung nicht belastet wird.

Der Gaspreis stellte sich ohne Berücksichtigung der Amortisation des Anlagekapitals:

per produzirten m³ Gas auf	Fr.	1. 43
„ nutzbaren „ „ (abzüglich des Gasverlustes) auf	„	1. 59

mit Berücksichtigung des Einnahmen-Ueberschusses als Amortisationsquote:

per produzirten m³ Gas auf	„	1. 78
„ nutzbaren „ „ „	„	1. 99

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 2 per m³ berechnet.

Im Berichtsjahre wurden 23,757.5 Kg. Rohmaterial vergast, und zwar Gasöl Kg. 23,317.5 und unreines Oel Kg. 440.

Es ergaben 100 Kg. Rohmaterial 49.5 m³ Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres haben nachfolgende Unfälle stattgefunden:

a) Entgleisungen 5, und zwar 4 auf den Stationen und 1 auf offener Bahn;

b) Zusammenstöße keine;

c) Tödtungen und Verletzungen von Menschen 8;

(getödtet 6, wovon 3 Bahnbedienstete und 3 Drittpersonen, verletzt 2 Bahnbedienstete).

Ueber die Ursache der Tödtungen bemerken wir Folgendes:

Am 16. Januar fiel der Bremser Beltrametti in der Crocetto-Gallerie aus unbekannter Ursache von einem Wagen des Zuges 16. Er wurde von letzterm überfahren und derart verletzt, daß er in Folge der erhaltenen Verwundungen am Tage darauf starb.

Am 30. Januar wurde bei Kilom. 181.420 in der Nähe der Station Lugano ein Mann Namens Benani Giovanni und am 10. Februar bei Kilom. 152.080 zwischen Bellinzona und Giubiasco ein Mann Namens Poroli Benesperando vom Zuge überfahren und sofort getödtet. In beiden Fällen wurde Selbstmord konstatirt.

Am 6. Juni verunglückte ein Mann Namens Confortorio bei Zug 51 unterhalb Rocca-Bella, Kilometer 168.966 zufolge eigener Unvorsichtigkeit.

Am 16. September wurde der Tunnelwärter Balet Bartolo im großen Gotthardtunnel aus unbekannter Ursache vom Zuge 209 überfahren und sofort getödtet.

Am 6. November gerieth der Arbeiter Franz Zurfluh beim Manöver in Erstfeld zwischen 2 Puffer. Der Tod trat sofort ein.

2. Versicherungsverträge.

a) Feuerversicherung. Die starke Benützung des Lagerhauses Brunnen in der Campagne 1884/1885 veranlaßte uns die Versicherung der dort angehäuften Getreidevorräthe in der Weise zu regeln, daß für dieselbe eine Jahres-Police mit festem Betrage bei drei soliden Gesellschaften genommen und uns das Recht gewahrt wurde, über diese Versicherungssumme hinaus nach Bedürfniß für drei oder sechs Monate bei denselben Gesellschaften weitere Werthe zu versichern.

Am 25. Dezember früh Morgens brannte die größere Lokomotivremise in Biasca nieder. In derselben befanden sich zwölf Lokomotiven; diese wurden durch den Einsturz des brennenden Daches mehr oder weniger beschädigt. Die Liquidation des Schadens vollzog sich rasch ohne weitere Schwierigkeiten. Es wurden uns bezahlt:

für den Gebäudeschaden	Fr. 27,188. —
für den Schaden an Mobiliar . . .	„ 52,393 —

Die Brandursache konnte nicht ermittelt werden.

b) Unfallversicherung. Nach unseren früheren Mittheilungen sind wir gegen die Folgen von Unfällen der Reisenden und Drittpersonen, für welche wir nach dem Haftpflichtgesetze aufzukommen haben, bei der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur versichert. Mit Zustimmung letzterer sind wir dem Vertrage der größeren Schweizerischen Eisenbahngesellschaften betreffend gegenseitige Tragung der Schadensfolgen für verletzte und getödtete Reisende und Drittpersonen beigetreten. Dieser Vertrag, welcher einem Uebereinkommen Deutscher Bahnen nachgebildet ist, ist auf fünf Jahre abgeschlossen; derselbe ändert materiell unsere Verpflichtungen nicht, da gegen die Bezahlung der vereinbarten Prämie die Gesellschaft Winterthur die im Vertrage übernommenen Verpflichtungen auf sich zu nehmen hat, selbstverständlich aber auch in unsere Rechte eingetreten ist. Abgesehen davon, daß unsere Versicherung durch diesen Vertrag eine größere Garantie bietet, hielten wir das neue Uebereinkommen für eine richtigere Grundlage einer Versicherung als die bisherige. Dies wird namentlich von Bedeutung sein, wenn der Vertrag mit der Winterthurer Gesellschaft abgelaufen ist.

3. Hülfskassen.

a) Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten.

Im Berichtsjahre ist die Zahl der Mitglieder von 808 auf 836 gestiegen. Bei dieser Vermehrung sind namentlich der Bahnaufsichts-, der Expeditions- und der Zugsdienst betheiligt.

Zu den 26 frühern Fällen, in welchen an dienstunfähig gewordene Angestellte und an die Hinterlassenen verstorbener Angestellter Unterstützungen auszurichten waren, sind in der Berichtsperiode 7 neue hinzugekommen.

Die Rechnungsresultate sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

1884		1884			1885		1885	
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Einnahmen:	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
		193579	10	Saldovortrag auf 1. Januar			277573	16
45831	03			Jahresbeiträge der Mitglieder	45486	16		
939	70			Eintrittsgelder neuer Mitglieder	1136	—		
2293	32			Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungserhöhungen	2825	65		
2879	17			Bußen von Mitgliedern und Privaten	2010	85		
843	19			Erlös von gefundenen und nicht reklamirten Gegenständen	40	68		
20	90			Schenkungen	—	—		
10163	63			Kapitalzinse	11269	72		
32709	40			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	32965	20		
95680	34			Zusammen . . .	95734	26		
				Ausgaben:				
1987	45			Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder . .	803	70		
190	—			Beerdigungskosten für verstorbene Mitglieder . .	200	—		
9501	33			Unterstützungen an Mitglieder	12388	73		
7	50			Verschiedenes	1	—		
11686	28			Zusammen . . .	13393	43		
		83994	06	Einnahmenüberschuß			82340	83
		240	40	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse			928	20
		277813	56	Vermögensbestand der Kasse auf 31. Dezember .			360842	19

Was die Anlage des Vermögens betrifft, so sind für 25,500 Fr. 4% Obligationen der Einzinserkasse des Kantons Luzern, für 237,350 Fr. 4% Obligationen des Kantons Zürich, für 38,375 Fr. 4% Obligationen des Kantons Bern, für 45,532. 50 Fr. 4% Obligationen der Jurabahn und für 12,090 Fr. 4% Obligationen des Kantons Neuenburg erworben worden. Den Restbetrag bilden die Marchzinse von Fr. 928. 20, ein Sparguthaben bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern von Fr. 1008. 77 und die Baarschaft in der Handkasse des Rechnungsführers von Fr. 57. 72.

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Leistungen derselben im Laufe des Jahres und deren Bestand am Ende desselben sind aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

	Krankenkasse der Bahnerhaltungsarbeiter gemäß Statuten vom 15. Juli 1884.		Krankenkasse der Stations-Magazins-Depot- und Werkstätte-Arbeiter gemäß Statuten vom 10. April 1885		Total	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Saldo vom 31. Dezember 1884	8298	59	20816	07	29114	66
Eintrittsgelder	—	—	411	—	411	—
Regelmäßige Monatsbeiträge	6170	35	9597	46	15767	81
Bußen	77	30	439	75	517	05
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	—	—	3199	15	3199	15
Zinsen von angelegten Geldern	332	92	805	14	1138	06
Schenkungen (* beziehungsweise Rückvergütungen)	*) 63	60	27	50	91	10
Summa der Einnahmen:	14942	76	35296	07	50238	83
Ausgaben.						
Transportkosten	—	—	2	80	2	80
Arzt-, Apotheker- und Spitalkosten	1169	10	2229	68	3398	78
Verpflegungskosten	1629	15	6430	45	8059	60
Beerdigungskosten	—	—	150	—	150	—
Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder	—	—	53	14	53	14
Summa der Ausgaben:	2798	25	8866	07	11664	32
Einnahmen	14942	76	35296	07	50238	83
Ausgaben	2798	25	8866	07	11664	32
Saldo auf 31. Dezember 1885	12144	51	26430	—	38574	51

Der Saldo ist, abgesehen von einer kleinen Baarschaft in den Handkassen, theils in soliden schweizerischen Werthschriften, welche im Gesellschaftsarchive verwahrt werden, theils in verschiedenen, meist kantonalen Ersparnißkassen zinstragend angelegt.

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

Der ungenannt sein wollende Geber hat diesen Fond im Berichtsjahre wieder mit einem Geschenke von Fr. 10,000. — in 4 % Obligationen der Gotthardbahn freundlichst bedacht, wofür wir ihm auch an dieser Stelle noch unsern besonderen Dank aussprechen. Die Einnahmen erreichten in Folge dessen für das Jahr 1885, zuzüglich der einkassirten Zinsen, den Betrag von Fr. 11,500. —. Ausgaben wurden nicht gemacht, da sich im Berichtsjahre nichts ereignete, was gemäß den Bestimmungen des Gebers Anlaß zur Verabfolgung von Gratifikationen hätte geben können.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1885 die Höhe von Fr. 43,663. 22 und erzeigt gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 11,500. —. Betreffend die Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

H. Personaletat.

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

1. Allgemeine Verwaltung.

	1884		1885	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	14		14	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	6		5	
Buchhaltungsbüreau	5		5	
Hauptkassa	5		5	
Kommerzielles Büreau	12		12	
Kommerzielle Agenten	3		2	
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	24		26	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechts- und Reklamationsbüreau)	2		2	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4		3	
Abwartpersonal	2		2	
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6		6	
Materialverwaltung	11		11	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	6		7	
		103		103

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		15	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		12	
Bahnmeister und Aufseher	18		17	
Vorarbeiter und Bahnmeistergehülfen	37		35	
Streckenwärter	94		94	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	128		139	
Barrierenwärterinnen	119		116	
Verschiedene Angestellte	7		6	
Arbeiter im Taglohn	200		209	
		629		643

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	11		11	
Wagenkontrolle	6		6	
Betriebsinspektionen und deren Büreaux	2		2	
Bahnhofvorstände	7		8	
Stationsvorstände	34		33	
Souschefs	7		8	
Stationsgehülfen	26		24	
Wagenkontrolleure	6		6	
Uebertrag	99	732	98	746

	1884		1885	
Uebertrag	99	732	98	746
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	6		6	
Ambulante Stellvertreter	5		5	
Güterexpedienten	2		3	
Güterexpeditionsgehülfen	34		35	
Güterschaffner	12		13	
Rangirmeister	6		7	
Portiers	5		5	
Volontärs	12		9	
Stationswärter	78		78	
Oberzugführer und dessen Adjunkt	—		2	
Zugführer	31		31	
Kondukteurs	48		47	
Bremser	93		92	
Uebersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Lagerhausverwalter*	—		—	
Gepäckträger	3		4	
Lampisten	9		8	
Putzerinnen	2		1	
Nachtwächter	2		3	
Drehscheibenarbeiter	14		13	
Manövristen	25		25	
Güterarbeiter	90		94	
		592		595
4. Maschinendienst.				
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	17		16	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	8		9	
Lokomotivführer	58		58	
Lokomotivheizer	59		59	
Lokomotivheizer provisorisch	**4		11	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	53		51	
Lampisten	5		3	
Uebertrag	207	1324	210	1341

* Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

** Die für Ausnahmefälle weiter benöthigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstätte-Arbeitern eingerechnet.

	1884		1885	
Uebertrag	207	1324	210	1341
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteurs	6		6	
Wagenvisiteurgehülfen	5		4	
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer	28		23	
		247		244
5. Werkstättendienst.				
Centralwerkstätte:				
Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	7		8	
Werkführer	2		2	
Vorarbeiter	4		4	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer	91		94	
Handlanger	44		29	
Lehrlinge	14		17	
		162		154
In den Werkstätten der Maschinendepots.				
Vorarbeiter	2		2	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler und Schreiner	50		41	
Handlanger*	—		6	
Lehrlinge*	—		3	
		52		52
Total		1785		1791

Rekapitulation.

	1884	1885
Zahl der Betriebsbeamten	1119, per Bahnkilometer 4.20	1124, per Bahnkilometer 4.23
Zahl der Arbeiter im Taglohn	666, „ „ 2.50	667, „ „ 2.50
Total	1785, per Bahnkilometer 6.70	1791 per Bahnkilometer 6.73

* Pro 1884 unter Schlosser 2c. aufgeführt.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 17. Mai 1886.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,
Der Präsident:
J. Zingg.
Der erste Sekretär:
Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,
Der Präsident:
H. Rieter.
Der Sekretär:
Schweizer.