

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **16 (1887)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

5. Rückständige Abrechnungsangelegenheit.

Der mit der Unternehmung „Baugesellschaft Flüelen-Göschenen“ schwebende Prozeß über eine Nachforderung von über 3 Millionen Franken aus dem Bauvertrage vom 15. Februar 1879 hat im Berichtsjahre leider nicht die zu einer baldigen Erledigung dieser Angelegenheit wünschbaren Fortschritte gemacht. Nachdem von Seite der hiesigen Gesellschaft die Duplik termingemäß am 26. April dem hohen Bundesgerichte übergeben wurde, ist bis Ende 1887 der Prozeß noch nicht über das Stadium der Beweisantretung und Formulierung der Expertenfragen hinausgekommen.

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Die an uns herangetretene Frage der Zweckmäßigkeit des Beitritts unserer Gesellschaft zu dem Verbande der kombinirbaren Rundreisebilleten haben wir, nachdem mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersee's sowohl bezüglich der fakultativen Benützung der Coupons für die Strecken Luzern-Brunnen und Flüelen, sowie Brunnen-Flüelen per Bahn oder Dampfboot, als auch bezüglich der Vertheilung der hieraus resultirenden Einnahmen eine Einigung erzielt worden war, bejahend entschieden. Die Aufnahme der Gotthardbahn in den genannten Verband ist auf den 15. September erfolgt.

Nebst der soeben erwähnten Vereinbarung über die kombinirbaren Rundreisebilleten ist mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersee's auch noch eine solche über die fakultative Benützung der internationalen Rundreisebilleten auf der Strecke Luzern-Flüelen und über die Vertheilung der bezüglichen Einnahmen getroffen worden.

Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife zur Ausgabe:

1. Personen- und Gepäcktarif England und Belgien-Italien via Sterpenich.
2. Tarif für die Beförderung von Besuchern des Dienstag-Weekendmarktes in Luzern.
3. Tarif spécial temporaire für Hin- und Rückfahrtsbilleten Paris-Venedig zum Besuche der nationalen Kunstausstellung in Venedig.
4. Rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.
5. Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement im internen Verkehr der Gotthardbahn.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 170 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 39 abgewiesen wurden; dagegen haben 125 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2401. 24 stattgefunden; 6 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Bezüglich der projektirten neuen deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife ist Folgendes zu bemerken:

Anfangs Juni kündigte die österreichische Südbahn ihre im deutsch-italienischen Ausnahmetarif für metallurgische Produkte eingerechneten Taxen und theilte mit, daß sie mit Rücksicht auf den Eisenerport von Oesterreich nach Italien künftig nur noch die von den schweizerischen Bahnen gewährten höhern Einheitstaxen zur Verfügung stellen könne. Hierauf antworteten die Elsaß-Lothringischen Bahnen und die preussischen Staatsbahnen mit der Kündigung der sämtlichen Tarife zwischen Deutschland und Italien, sowie der bezüglichen Instruirungs- und Gemeinschaftsvereinbarungen zwischen der Gotthard- und der Brenneroute.

Unter solchen Umständen mußten die ziemlich weit vorgeschrittenen Arbeiten für die Neuherstellung der deutsch-italienischen Gütertarife sistirt und zunächst wieder neue Grundlagen geschaffen werden. Im Laufe der bezüglichen längeren Verhandlungen zogen die deutschen Bahnen die oben erwähnte Kündigung zurück und es wurden die bisher bestandenen Vereinbarungen über die Instradierungen und die Gemeinschaft wieder hergestellt. Hievon ausgenommen ist jedoch der in den italienischen Hafenplätzen Venedig und Genua (inklusive Ladestellen) per Schiff ankommende bezw. abgehende Verkehr. Bezüglich dieses Verkehrs wurde auf Verlangen der schweizerischen Bahnen bestimmt, daß derselbe außerhalb der Gemeinschaft Gotthard-Brenner zu verrechnen sei.

In Folge der Hinausschiebung des Einführungsstermines der deutsch-italienischen Gütertarife mußte auch die Inkraftsetzung der neuen schweizerisch-italienischen Gütertarife verschoben werden, da eine vorherige Ausgabe der letzteren Inkonvenienzen mit sich bringen würde. Die Einführung der neuen Tarife für die beiden fraglichen Verkehre wird nun gegen Mitte des Jahres 1888 erfolgen.

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen der Gotthardbahn einerseits und der schweiz. Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen zc. andererseits.
2. Ausnahmetarif Nr. 9 für den Transport von landwirthschaftlichen Produkten.
3. Exporttarif für Holz.
4. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso-tr. und Pino tr.
5. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 5 für den Transport von unverpacktem Käse.
6. III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Bern-Luzernbahn, sowie der Emmenthalbahn andererseits.
7. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Verrières tr. und ab Voche tr.
8. II. und III. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.
9. Ausnahmetarif Nr. 1 für den Transport von Bier in Fässern mit I. Nachtrag.
10. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide.
11. II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen der Gotthardbahn einerseits und der schweiz. Centralbahn, sowie der aargauischen Südbahn andererseits.
12. Anhang und V. Nachtrag zum Reglement und Tarif für den Transport lebender Thiere.
13. II. Nachtrag zum Reglement und Tarif für den Bezug von Nebengebühren.
14. Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport in beschleunigter Fracht von Lebensmitteln.
15. I. Nachtrag zum Reglement und Tarif für die Beförderung von Expresgut.
16. IV. und V. Nachtrag zum Transportreglement.

b. Im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und deutschen, sowie französischen Bahnen andererseits:

1. Tarif für die Beförderung in Gilgut von Butter, Fleisch zc. zwischen schweizerischen Stationen einerseits und Paris andererseits.
2. Anhang zum Gütertarif zwischen Basel (badische Bahn) einerseits und der Gotthardbahn andererseits.
3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen zc. ab Mannheim, Ludwigshafen zc. nach Stationen der Gotthardbahn zc.

4. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 14 für die Beförderung von Steinkohlen zc. aus den Saargruben zc. nach den Stationen der Gotthardbahn zc.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr:

1. Ausnahmetarif Nr. 3 für die Beförderung von Schwefel mit I. Nachtrag.
2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 5 für den Transport von Getreide.
3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Wein in Fässern.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr:

1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien.
2. I. Nachtrag zum Anhang zu den Ausnahmetarifen Nr. 12 (Spiritus) und Nr. 33 (Kartoffelmehl)
3. III. und IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen zc.

e. Im belgisch- bzw. englisch-italienischen Verkehr:

1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien.
2. I. Nachtrag zum Reexpeditionstarif nach Chiasso tr. und Pino tr.
3. II. Nachtrag zu den provisorischen Ausnahmetarifen.

f. Im niederländisch-italienischen Verkehr:

1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien.
2. I. Nachtrag zu den provisorischen Ausnahmetarifen.

g. Im französisch-italienischen Verkehr:

1. Reexpeditionstarif zwischen französischen Seehäfen einerseits und Chiasso tr. und Pino tr. andererseits.
2. Tarif commun spécial d'exportation (P. V.) Nr. 484 für metallurgische Erzeugnisse.

Zu den auf 1. Januar pendent gebliebenen 415 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2292 hinzugekommen. Von diesen 2707 Fällen wurden 2250 erledigt, so daß 457 auf das Jahr 1888 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

Sommerfahrordnung. Während der Dauer derselben verkehrten wie im letzten Sommer neben den ordentlichen Schnellzügen die internationalen Expreszüge 3 und 10, welche auch auf der Station Flüelen anhielten.

Ebenfalls wie im letzten Sommer kursirten die Schnellzüge 11 und 2 auf der Linie Bellinzona-Chiasso-Bellinzona als Eilzüge mit Wagen III. Cl. Bellinzona-Mailand-Bellinzona.

Der Zug 1 erhielt an Sonntagen wiederum Anschluß von Zürich her.

Winterfahrordnung. Nach längern Unterhandlungen mit den betreffenden Anschlußbahnen gelang es, die Expreszüge 3 und 10 auch im Winter verkehren zu lassen. Damit dürften diese für den Gotthard-Personenverkehr wichtigen internationalen Verbindungen als bleibende Einrichtung auch für die Zukunft gesichert sein. Im Verkehr der ordentlichen Schnellzüge trat gegenüber der vorjährigen Winterfahrordnung keine Aenderung ein. Der Anschluß an Zug 1 von Zürich her an Sonntagen ging wieder verloren. Auf der Strecke Bellinzona-Locarno verkehrte an Stelle von Zug 51 Zug 55.

Der enorme Güterverkehr im Dezember erforderte die Einlegung von 9 weitem fakultativen Güterzügen und damit die zeitweise Einföhrung des Nachtdienstes auch für den Güterverkehr.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1887 (266 Kilometer)				1886 (266 Kilometer)				Mehr- Einnahme		Minder- Einnahme	
									gegenüber 1886			
	Fr.	St.	Prozente		Fr.	St.	Prozente		Fr.	St.	Fr.	St.
I. Personentransport . .	3706732	01	32.36	31.27	3426414	44	34.89	33.69	280317	57		
II. Gepäck-, Thier- u. Güter- transport (inkl. Nebenge- bühren):												
a. Gepäck	408049	68	3.56	3.44	396440	32	4.03	3.90	11609	36		
b. Thiere	137313	20	1.20	1.16	146039	21	1.49	1.44			8726	01
c. Güter aller Art . .	7201145	43	62.88	60.76	5852581	18	59.59	57.55	1348564	25		
Total	11453240	32	100.00		9821475	15	100.00		1631765	17		
B. Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen .	399842	41		3.37	347838	18		3.42	52004	23		
Total-Einnahmen	11853082	73		100.00	10169313	33		100.00	1683769	40		

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, haben die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 1,631,765. 17 oder 16.61 % aufzuweisen. Die Zunahme gegenüber dem Jahre 1885 beläuft sich auf Fr. 1,278,835. 26 oder 12.57 %. Die im Vorjahre in dem Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport eingetretene Verschiebung zu Gunsten der letztern hat im Berichtsjahre weitere Fortschritte gemacht.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1887	1886
per Bahnkilometer	Fr. 43,057. 29	Fr. 36,922. 84
" Zugskilometer	" 5. 95	" 5. 64
" Tag	" 31,378. 74	" 26,908. 15

Von den einzelnen Monaten erzeugt der Monat Januar mit Fr. 700,440. 14 die kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 1,175,939. 54 die größte Einnahme. Die durchschnittliche Einnahme eines Monats beträgt Fr. 954,436. 69.

In üblicher Weise sind die verschiedenen Resultate des Verkehrs und der Einnahmen in acht dem Berichte beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, woraus wir hier Nachstehendes erwähnen:

Was zunächst den Personenverkehr anbelangt, so ist die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden von 163,296 auf 175,595 oder um 7.53 % gestiegen. Die Zunahme hat ihren Grund hauptsächlich in dem Wiedereintritt normaler Gesundheitsverhältnisse in Italien und in der schönen Witterung während der Reisezeit. Die größte Vermehrung ist bei den Billeten einfacher Fahrt I. Klasse und bei den Gesellschafts-, Schul-, Luft- und Rundfahrten eingetreten.

Im Verhältniß der Frequenz der drei Wagenklassen ist bei der I. Klasse eine Zunahme von 1.12 %, bei der II. Klasse dagegen eine Abnahme von 0.02 % und bei der III. Klasse eine solche von 1.10 % eingetreten.

Es sind Reisende befördert worden:

	1887	1886
in der I. Klasse	83,741 = 8.01 %	68,458 = 6.89 %
„ „ II. „	295,632 = 28.28 %	281,275 = 28.30 %
„ „ III. „	666,194 = 63.71 %	644,247 = 64.81 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

	1887	1886
die I. Klasse	7,637,106 = 16.35 %	6,432,000 = 14.81 %
„ II. „	19,309,200 = 41.34 %	18,104,449 = 41.68 %
„ III. „	19,762,026 = 42.31 %	18,900,280 = 43.51 %

Von jedem Reisenden sind durchschnittlich befahren worden:

	1887	1886
in der I. Klasse	91.20 Kilometer	93.95 Kilometer
„ „ II. „	65.31 „	64.36 „
„ „ III. „	29.66 „	29.34 „

Es trifft Reisende:

	1887	1886
auf jeden Personenzugskilometer	39.64	38.15
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4.24	4.16

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 3,426,414.44 auf Fr. 3,706,732.01 und per Kilometer von Fr. 12,881.26 auf Fr. 13,935.08, demnach um 8,18 % gestiegen.

Von den Einnahmen entfallen:

	1887	1886
auf die I. Klasse Fr. 1,001,833.57 = 27.03 %	Fr. 814,650.66 = 23.77 %	
„ „ II. „ „ 1,662,667.68 = 44.85 %	„ 1,593,853.15 = 46.52 %	
„ „ III. „ „ 1,042,230.76 = 28.12 %	„ 1,017,910.63 = 29.71 %	

Als Fahrtaxe hat jeder Reisende durchschnittlich bezahlt:

	1887	1886
in der I. Klasse	Fr. 11.96	Fr. 11.90
„ „ II. „	„ 5.62	„ 5.67
„ „ III. „	„ 1.56	„ 1.58

Das Einnahmenbetreffniß per Reisenden und Kilometer beläuft sich:

auf 7,93 Cts. im Jahre 1887
„ 7,89 „ „ „ 1886

Die Mehreinnahme im Gepäcktransport von Fr. 11,609.36 oder 2.93 % hängt mit der oben erwähnten Zunahme des Personenverkehrs in der I. Wagenklasse zusammen.

Der Grund der Mindereinnahme im Thiertransport von Fr. 8726.01 oder 5.97 % liegt wie im Vorjahre in der Abnahme der Ausfuhr von Nutzvieh nach Italien.

Der Gütertransport hat eine sehr bedeutende Verkehrszunahme aufzuweisen, die indessen nicht als ganz normal bezeichnet werden kann, sondern theilweise auf die ursprünglich auf den 1. Januar 1888 in Aussicht gestellte, später aber auf den 1. März gl. J. verschobene Einführung eines neuen, wesentlich höhere Ansätze

enthaltenden Zolltarifes des Königreiches Italien zurückzuführen ist. In Folge dieses Umstandes sind im Berichtsjahr auch Waarenartikel zur Beförderung gelangt, die bei unveränderten Zollverhältnissen in Italien erst im Jahre 1888 in dieses Land eingeführt worden wären.

Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 308,819 Tonnen auf 402,260 Tonnen oder um 93,441 Tonnen = 30.26 % gestiegen. Zu dieser Verkehrssteigerung sind die größten Beiträge von den Metallwaaren, den Brennmaterialien, den Lebens- und Gemüsmitteln und den Baumaterialien geliefert worden. Der wichtige Getreidetransport hat einen erfreulichen Aufschwung genommen. Mit ganz geringen Ausnahmen erzielen übrigens sämtliche Hauptartikel größere Transportquantitäten als im Vorjahre. Bezüglich der Größe des Gewichtes nehmen die Metallprodukte mit 25.10 % den ersten, die Lebens- und Gemüsmittel mit 22.19 % den zweiten und die Brennmaterialien mit 20.05 % den dritten Rang ein.

Von den vier Haupttariffklassen der Güter entfallen:

	1887	1886
auf die Eilgüter	3.57 %	3.97 %
„ „ Stückgüter	6.68 %	8.20 %
„ „ gewöhnlichen Wagenladungsgüter	23.79 %	24.39 %
„ „ Ausnahmetarifgüter	65.96 %	63.44 %

Die Differenz zwischen den obigen Ziffern des Jahres 1886 und den diesbezüglichen Angaben im letzten Geschäftsberichte hat ihren Grund darin, daß die Ausnahmetarifgüter separat aufgeführt worden sind.

Die durchschnittlich von jeder Tonne durchlaufene Strecke beträgt 158.29 Kilometer gegenüber 157,60 Kilometer im Vorjahre.

Was die einzelnen Hauptverkehre anbetrifft, so erzeugen dieselben nachstehende Transportquantitäten:

	1887	1886
Schweiz—Italien	42,933 Tonnen	41,095 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpedirtes Getreide)	89,261 „	74,813 „
Deutschland, Holland und Belgien—Italien	302,780 „	221,972 „
Italien—Deutschland, Holland, Belgien und England	43,557 „	36,630 „

In den beiden letztern Verkehren sind die in Chiasso und Pino transit reexpedirten Güter inbegriffen.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 5,852,581.18 auf Fr. 7,201,145.43 und per Kilometer von Fr. 22,002.18 auf Fr. 27,071.97 oder um 23.04 % gestiegen. Im Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer ist hinwieder ein Rückgang von 7,12 Cts. auf 6,73 Cts. eingetreten.

Die weitem Details der Betriebsergebnisse sind in den dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen Nr. 1 bis 8 enthalten.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen (ohne Kapitalzinse) stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1886 wie folgt:

	1887	1886
Pacht- und Miethzinse	Fr. 386,572. 36	Fr. 328,508. 73
Ertrag von Hülfsgeeschäften	„ 5,769. 92	„ 16,413. 64
Sonstige Einnahmen	„ 7,500. 13	„ 2,915. 81
	<u>Fr. 399,842. 41</u>	<u>Fr. 347,838. 18</u>

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzielen hiernach gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 52,004. 23. Diefelbe wurde herbeigeführt durch die vermehrte Einstellung eigener Wagen für den Kohlen-transport und durch die größere Verwendung eigener Wagen in Folge der Verkehrssteigerung.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

1886			Ausgaben.	1887		
Betriebene Bahnlänge 266 Km.				Betriebene Bahnlänge 266 Km.		
Fr.	Cts.	%		Fr.	Cts.	%
390,230	14	7.38	I. Für die allgemeine Verwaltung	386,351	55	6.99
1,410,379	57	26.65	II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,249,607	08	22.60
1,113,165	56	21.04	III. „ den Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst	1,180,648	97	21.36
1,582,735	27	29.91	IV. „ „ Fahrdienst	1,788,720	30	32.36
794,882	48	15.02	V. „ verschiedene Ausgaben	922,615	83	16.69
5,291,393	02	100.0%		5,527,943	73	100.0%

	1886	1887
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 19,892.45	20,781.74
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.0383	2.8719
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2.6694	2.4171
„ „ „ „ Wagenachfenkilometer	„ 0.1061	0.0926
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0187	0.0161
in Prozenten der Betriebseinnahmen	„ 52.03	46.64
„ „ „ „ Transporteinnahmen	„ 53.87	48.26

Die Betriebsausgaben erscheinen um Fr. 236,550. 71 höher als im Jahre 1886. Von der Erhöhung fallen :

auf den Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst	Fr. 67,483. 41
„ „ Fahrdienst	„ 205,985. 03
„ die Verschiedenen Ausgaben	„ 127,733. 35
	<u>Fr. 401,201. 79</u>

Weniger Ausgaben erzielen dagegen :

die Allgemeine Verwaltung	Fr. 3,878. 59
der Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	„ 160,772. 49
	<u>„ 164,651. 08</u>
	<u>Bleibt Mehrausgabe Fr. 236,550. 71</u>

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Verminderung von Fr. 3878. 59 Cts. ergibt sich im Wesentlichen aus den sonstigen Ausgaben (Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten u. s. w.) und speziell auf den Ausgaben für Druckkosten.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

Die Organisation dieses Dienstzweiges ist im Berichtsjahre unverändert geblieben.

Der Aufwand für Aufsicht und Unterhalt der Bahn betrug:

	1886	1887
an Personalausgaben	Fr. 392,775. 34	Fr. 389,086. 99
„ Unterhalt und Erneuerung der Anlagen	„ 969,507. 21	„ 808,560. 20
„ sonstigen Ausgaben	„ 48,097. 02	„ 51,959. 89
Summa	Fr. 1,410,379. 57	Fr. 1,249,607. 08

Die Personalausgaben betragen Fr. 389,086. 99 gegenüber Fr. 392,775. 34 im Vorjahre. Die Ersparniß von Fr. 3688. 35 ist die Folge einer Personalreduktion im Bureau des Oberingenieurs.

Der Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Beschotterung (Unterbau) hat im Berichtsjahre Fr. 208,058. 24 gekostet, während im Vorjahre für denselben Zweck Fr. 282,544. 02 ausgegeben worden sind. Die Minderausgabe von Fr. 74,485. 78 wurde hauptsächlich durch Wegfall der Auswechslung der Bahnbettung in größeren Strecken erzielt.

Von bedeutendern Arbeiten, welche hieher gehören, nennen wir: die Erstellung einer Schutzwand am Eingange des Stubeckttunnels (Fr. 1376. 45), die Erneuerung der Beschotterung im Gotthardtunnel zwischen km. 70.780 bis 72.780 im westlichen und 78.135—79.148 im östlichen Geleise (Fr. 9394. 64), theilweise Pflasterung des Bahnhofplatzes Göschenen (Fr. 1732. 85), die Vervollständigung des Tessinuferschutzes bei km. 141.540—725 (Fr. 2171. 67) und zwischen Cadenazzo und Gordola (Fr. 4579. 25), den Neuanstrich der eisernen Brücken (Fr. 3213. 45).

Für Abräumung und Konsolidirung gefährdender Felslehnen und Schutthalben wurden im Berichtsjahre ausgegeben Fr. 35,985. 38.

In der Nacht vom 31. Oktober löste sich infolge Regenwetters bei km. 30.045 (Gaisrückenthal bei Flüelen) ein 25 m³ großer Felsblock zirka 200 Meter über der Bahn ab, fiel auf die 4.4 m weite Bahnbrücke und zertrümmerte dieselbe. Der Vorfall wurde rechtzeitig entdeckt und die Verbindung durch Erstellung einer Nothbrücke wieder hergestellt. Die neue definitive Bahnbrücke war am 7. Dezember vollendet. Zur Verhütung ähnlicher Vorfälle werden an betreffender Stelle Schutzbauten erstellt.

Der Unterhalt des Oberbaues (Geleise und mechanische Einrichtungen) erforderte im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 391,225. 06 gegen Fr. 514,106. 12 im Vorjahre, somit Fr. 122,881. 06 weniger. Mit Ausnahme einer 896 m langen Strecke im Paradiso-Tunnel (km. 183.380—184.276) fand keine Totalauswechslung des Oberbaues statt. Dagegen wurde die Auswechslung der Weichholzschnellen gegen eiserne Querschnellen fortgesetzt.

Die Ausgaben für den Unterhalt des Oberbaues vertheilen sich auf folgende Rubriken:

	1886 Fr.	1887 Fr.	Differenz
a. Werth des bezogenen Oberbaumaterials für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	132,893. 56	193,906. 79 ; +	61,013. 23
b. Löhne für Reguliren der Geleise	145,485. 14	164,127. 06 ; +	18,641. 92
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen	56,904. 94	33,102. 49 ; —	23,802. 45
d. Totalerneuerung des Oberbaues	286,795. 58	26,298. 20 ; —	260,497. 38
Zusammen	622,079. 22	417,434. 54 ; —	204,644. 68
Hievon ab:			
Werth des gewonnenen Altmaterials	107,973. 10	26,209. 48 ; —	81,763. 62
Netto-Ausgaben	514,106. 12	391,225. 06 ; —	122,881. 06

ad a. Im Berichtsjahre wurden im gewöhnlichen Unterhalt an Oberbaumaterial ersetzt: 13,135 Stück Lammenschwellen und 3169 Eichenschwellen, zusammen 16,304 (gegen 9499 Stück im Vorjahre) durch 10,075 Stück eiserne Querschwellen und 6229 Stück Eichenschwellen (theils neue, theils ältere noch brauchbare Schwellen aus den ausgewechselten Strecken); ferner 290 Stück Weichenhölzer (1886: 178) und 521.25 m (570.51) Stahl- und 3444.19 (2910.07) m Eisenschienen.

Von den eisernen Querschwellen kamen 9090 Stück in der Strecke Zimmensee-Erstfeld und 985 Stück im Pratotunnel zur Verwendung. Von Eichenschwellen kam ein großer Theil im Gotthardtunnel zum Ersatz für erstickte zur Verwendung.

Schienenbrüche kamen im Berichtsjahre 38 vor (1886: 32; 1885: 29; 1884: 17; 1883: 38). Davon wurden 16 durch äußere Einwirkungen (Steinfälle, Entgleisungen, Schlagen von Rädern zc.) verursacht und rühren 22 Fälle von Fabrikationsfehlern her. Die Lieferanten haben für diese 22 Stück, sowie für 38 Stück, welche durch Abblätterungen, Risse zc. unbrauchbar geworden sind, Ersatz zu leisten.

ad b. Die Mehrausgaben für Geleisereguliren stehen im Verhältniß zur größeren Zahl von ausgewechselten Schwellen und Schienen.

Die Länge der Strecken mit eisernem Oberbau beträgt auf Ende des Berichtsjahres 40410 Meter d. i. 11.75 Prozent der Gesamtlänge, worin 7820 Meter der Nachtstrecke Rothkreuz-Zimmensee inbegriffen sind.

Der Beitrag des Erneuerungsfondes an die Kosten des Oberbaumaterials beträgt Fr. 238,744. 15.

Der Unterhalt der Hochbauten erforderte im Berichtsjahre eine Ausgabe von Fr. 92,747.77 gegen Fr. 54,097. 51 oder Fr. 38,650. 26 mehr als im Vorjahre.

Hier ist in erster Linie das Umdecken der Lagerhäuser in Brunnen zu erwähnen. Nachdem sich die einfache Falzziegelbedachung als undicht erwiesen hat, wurde unter derselben eine Unterlage von Dachpappe eingebracht und wurden gleichzeitig die Sattelfinnen erneuert. Die daherigen Ausgaben auf Betriebskonto betragen Fr. 19,924. 28.

Fernere außerordentliche Ausgaben betreffen: die Versorgung der Stationen mit Oberhard's Feuerlöschmasse (5242. 96), das Verfeßen des Güterschuppens in Steinen auf die Flucht des Aufnahmsgebäudes (1000), die zweite Krahnwasserleitung Taido (1438. 90), die theilweise Erneuerung der Eindeckung des Aufnahmsgebäudes Chiasso (1706. 46), die Erneuerung der Zinkblechbedachung der Terrasse des südlichen Flügels am Aufnahmsgebäude Bellinzona (3205. 40), das Anbringen neuer Dachrinnen an der Veranda Göschenen (1000), den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes Bellevue in Luzern (2449. 49), die Lieferung eines neuen Kochherdes für die Restauration Airole (1166. 40), die Erneuerung des Fußbodens der südlichen Loge im Aufnahmsgebäude Lugano (1017. 74).

Im Monat September wurde durch Hagelwetter großer Schaden an Fenstern, Oberlichtern, Hallendächern etc. an den Stationsgebäuden im südlichen Tessin verursacht.

Der Unterhalt der Telegraphen, Signale und Einfriedigungen kostete im Berichtsjahre Fr. 76,091.38 gegen Fr. 80,811.14 oder Fr. 4719.76 weniger als im Vorjahre. Von den Ausgaben entfallen:

- Fr. 33,540.14 auf Unterhalt der Telegraphenlinien und Kabelzinse,
- „ 11,720.61 auf Unterhalt der Signale in den Stationen und auf freier Bahn und
- „ 30,830.63 auf Unterhalt der Einfriedigung (inkl. Barrieren).

Die Ausgaben für Einfriedigung betreffen größtentheils Unterhalt der Stangeneinfriedigung und der Lebhäge.

Der Mehraufwand für Unterhalt der Telegraphenleitungen ist hauptsächlich eine Folge der schneereichen Winter 1886/87 und 1887/88, beziehungsweise der dadurch veranlaßten zahlreichen Linienunterbrechungen. Außerdem kostete der Umbau der Telegraphenleitungen in der Station Bellinzona Fr. 2586.89 und in der Station Giubiasco Fr. 1120.70.

Neue Glockensignale wurden erstellt auf den Strecken Biasca—Castione, Melide—Chiasso und auf der Pachtstrecke Rothkreuz—Zimmensee. Mit dieser Ergänzung ist die ganze Hauptlinie Rothkreuz—Chiasso mit Glockensignalen versehen.

Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis kostete Fr. 40,437.75 gegen Fr. 37,948.42 oder Fr. 2489.33 mehr als im Vorjahre. Der Kilometer offene Bahn kommt auf Fr. 196.42, gegen 184.21 im Jahre 1886.

Auf die einzelnen Strecken vertheilen sich diese Ausgaben wie folgt:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel 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.
1887	11,077.22	170.42	22,227.64	370.49	7,132.89	88.06
1886	14,901.88	229.26	19,988.36	333.14	3,058.18	37.75
1885	6,261.—	96.—	7,939.—	132.—	837.99	10.—
1884	8,565.—	131.—	7,105.—	118.—	528.03	6.50
1883	14,650.—	225.—	10,210.—	170.—	845.12	10.50

Bemerkenswerth sind die Ausgaben für Schneeräumen im südlichen Tessin. An den Gesamtausgaben von Fr. 7132.89 komparirt die Strecke Lugano—Chiasso mit Fr. 3621.61 d. i. 52.4 %.

Die für Bahnaufsicht und Unterhalt — außer dem ständigen Personale — aufgewendeten Tagsschichten von Lohnarbeitern ergeben sich aus folgender Tabelle:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stations- dienst		Strecken- dienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887
Januar	188	212	537	573	953	551	885	350	55	34	82	119	1930	2959	4630	4798
Februar	170	148	439	475	1116	658	827	697	69	67	136	129	639	333	3396	2507
März	246	201	692	537	1881	1548	1486	1640	94	122	204	502	225	529	4828	5079
April	140	185	420	567	2274	2599	2278	1698	178	259	247	521	87	47	5624	5876
Mai	170	129	572	671	2692	2788	2786	2292	131	180	231	337	4	—	6586	6397
Juni	136	130	616	578	3748	3046	2388	2377	187	191	289	299	—	—	7364	6621
Juli	143	162	521	739	2964	2733	2395	2681	210	127	386	393	—	—	6619	6835
August	163	171	552	689	2763	3798	1936	2057	173	170	291	396	—	—	5878	7281
September	186	157	532	708	2424	2191	2393	1957	167	256	220	479	—	37	5922	5785
Oktober	197	295	463	619	2156	1911	2059	2362	194	271	359	664	—	47	5428	6169
November	191	273	637	656	1850	984	1608	2117	131	259	635	772	138	509	5190	5570
Dezember	234	501	658	960	1025	1152	847	1518	88	219	277	618	1334	910	4463	5878
Total	2164	2564	6639	7772	25846	23959	21888	21746	1677	2155	3357	5229	4357	5371	65928	68796

Die sonstigen Ausgaben für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst betragen im Berichtsjahre Fr. 51,959. 89 gegenüber Fr. 48,097. 02 im Vorjahre. Die Mehrausgaben von Fr. 3862. 87 vertheilen sich auf alle Rubriken dieses Rechnungskapitels mit Ausnahme von 3. Beleuchtung der offenen Bahn und der Tunnel, auf welchem eine Minderausgabe von zirka Fr. 700 besteht. Es ist namentlich zu erwähnen, daß das Inventar (Werkzeuge für den Bahnerhaltungsdienst) nach 5½jährigem Gebrauche stark abgenützt und größerer Ersatz nothwendig geworden ist.

ad III. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben des Stations-, Expeditiions- und Zugsdienstes betragen:

	1886	1887	Mehr 1887
Gegenüber dem Vorjahre betragen	Fr. 1,113,165. 56	Fr. 1,180,648. 97	Fr. 67,483. 41
die Personalausgaben mehr			Fr. 52,358. 77
die sonstigen Ausgaben mehr			„ 15,124. 64
Mehrausgabe im Ganzen			<u>Fr. 67,483. 41</u>

Die Personalausgaben sind gestiegen hauptsächlich in Folge von Beforderungserhöhungen und Vermehrung des Expeditiions- und Zugspersonals. Diese letztere bedingte namentlich die Zunahme des Güterverkehrs und die Durchführung der Exprefzüge auch während der Winterfahrplanperiode. Ferner wurden die Ausgaben noch durch die an das Betriebspersonal verabfolgten Gratifikationen für Mehrleistungen während der Monate November und Dezember im Wesentlichen erhöht.

Eine Vermehrung der sonstigen Ausgaben fällt insbesondere unter die Abtheilung für Beleuchtung der Stationen, wobei wir die Einführung des elektrischen Lichtes in Chiasso erwähnen; ferner unter Ergänzung des Stationsinventars, wozu die Anschaffung von 9 Waagen für die Lagerhäuser in Brunnen wesentlich beitrug. Eine Mehrausgabe weisen auch die Verbrauchsmaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und die Plombage für Güter auf.

ad IV. Fahrdienst (Maschinendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, welche im Jahre 1886 Fr. 1,582,735. 27 betragen, stiegen im Berichtsjahre auf Fr. 1,788,720. 30.

Davon fallen:	1886	1887
auf Personalausgaben	Fr. 535,134. 39	Fr. 544,656. 03
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 696,554. 86	„ 852,874. 52
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials .	„ 336,064. 02	„ 373,796. 76
„ sonstige Ausgaben	„ 14,982. —	„ 17,392. 99
Summa	Fr. 1,582,735. 27	Fr. 1,788,720. 30

Die Vermehrung der Ausgaben ist wesentlich durch einen größern Verbrauch von Brennmaterialien veranlaßt. Der Stand der Lokomotiven hat im Berichtsjahre keine Aenderung erlitten.

An Brennmaterial für die Lokomotiven kamen im Berichtsjahre größtentheils Saarkohlen zur Verwendung und beschränkte sich der Verbrauch an Briquettes auf Ausnahmefälle und einige größere Versuche, deren Abschluß erst im nächsten Jahre erfolgt. Das Verbrauchsquantum und die Kosten des Brennmaterials haben gegenüber dem Vorjahre zugenommen.

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
1886:	26,469,325 „	„ „ „ „ 661,168. 40
1887:	32,506,350 „	„ „ „ „ 822,479. 43

Pro Lokomotiv-Kilometer wurden verbraucht:

1883:	11,58 Kgr.	im Kostenbetrage von 37,97 Cts.
1884:	12,06 „	„ „ „ „ 32,26 „
1885:	11,58 „	„ „ „ „ 28,98 „
1886:	11,44 „	„ „ „ „ 28,57 „
1887:	12,23 „	„ „ „ „ 30,96 „

Während der Verbrauch an Schmiermaterial für Lokomotiven etwas gestiegen ist gegenüber dem Vorjahre, sind die bezüglichen Kosten pro Leistungseinheit etwas zurückgegangen.

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
1886:	56,458,5 „	„ „ „ „ 36,435. 36
1887:	68,113,9 „	„ „ „ „ 38,363. 39

oder pro Lokomotiv-Kilometer:

1883:	0,036	Rgr.	im	Kostenbetrage	von	3,13	Etz.
1884:	0,025	"	"	"	"	2,11	"
1885:	0,024	"	"	"	"	1,87	"
1886:	0,024	"	"	"	"	1,57	"
1887:	0,026	"	"	"	"	1,44	"

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen Fr. 253,603. 16 gegen Fr. 251,466. 70 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 9,545 Etz. gegen 10,865 Etz.

Der Stand der Wagen (Tabelle Nr. 20) ist im Berichtsjahr durch Beschaffung von 14 Stück Steintransportwagen Serie M² vermehrt worden. Ueber die Leistungen der Wagen gibt Tabelle No. 21 Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle Nr. 23) beträgt im Berichtsjahr Rgr. 12,476,60 im Betrage von Fr. 2359. 07 gegen Rgr. 14,963,50 im Betrage von Fr. 4189. 67 oder pro Wagenachskilometer 0,203 Gr. à 0,004 Etz. gegen 0,291 Gr. à 0,008 Etz. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Güterwagen betragen zusammen Fr. 135,597. 84 gegen Fr. 143,298. 45 im Vorjahre.

Im Berichtsjahre war die nicht automatische Vacuumbremse System Hardy wie in den Vorjahren in regelmäßiger Anwendung und kursirten auch einige Versuchszüge regelmäßig mit den automatischen Vacuumbremsen System Körting und Clayton.

In das Berichtsjahr fällt auch die Inbetriebsetzung der Dampfheizung der Personenwagen.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten „Pacht- und Mietzinse“ ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 103,501. 20 Etz. Davon fallen Fr. 96,667. 67 Etz. allein auf die Pachtung von Rollmaterial in Folge der Verkehrszunahme während des Berichtsjahres.

Auf den „Sonstigen Ausgaben“ ergibt sich eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von Fr. 27,832. 79, welche insbesondere den größeren Ausgaben für Feuer- und Unfallversicherungen, resp. Entschädigungen zur Last fällt.

Entschädigungsreklamationen sind im Jahre 1887 eingegangen: 549.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

Für Beschädigungen	. . . . .	in 116 Fällen	Fr.	4515. 04
„ Manko	. . . . .	„ 33	„	1439. 64
„ Verspätung und irrige Instradierung	. . . . .	„ 21	„	6450. 97
„ nicht abgelieferte Gegenstände	. . . . .	„ 4	„	54. 07
„ unrichtige Behandlung von Zollscheinen zc.	. . . . .	„ 5	„	127. —
„ Verschiedenes	. . . . .	„ 20	„	354. 40
		Zusammen in 199 Fällen	Fr.	12,941. 12

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütungen anderer Bahnen	. . . . .	Fr.	4676. 67
Betheiligung fehlbarer Angestellter	. . . . .	„	80. 50
Erlös von Transportgegenständen, die der Bahn infolge Erledigung anheim gefallen sind	. . . . .	„	12. 10
Erlös von überzähligen Transportgegenständen	. . . . .	„	26. 75
			Fr.	8145. 10

Von den gemäß unserm letzten Geschäftsberichte im Laufe des Jahres 1886 gegen uns angehobenen zwei Reklamationsprozessen ist der eine gegen Ende des Jahres 1887 vom Pariser Appellhof zu unsern Gunsten erledigt worden; in Sachen des andern, seit 1886 pendeten Reklamationsprozesses ist schließlich auf Grundlage einer Reduktion der Forderung um die Hälfte ein Vergleich zu Stande gekommen.

Im Laufe des Berichtsjahres ist endlich auch der seit 1883 von der italienischen Bahngesellschaft auf unsere Rechnung in Florenz geführte Reklamationsprozeß erledigt worden, der dadurch veranlaßt wurde, daß von einer Sendung von 24 Kisten Kinderpielwaaren ab Nürnberg vom November 1882 in Folge Verfehens eines unserer Angestellten in Chiasso eine Kiste statt wie die andern 23 Kisten Anfangs Dezember 1882 erst am 25. Dezember 1882 an Bestimmung Florenz anlangte, für welche Verspätung Adressat die ganz übertriebene Entschädigung von Fr. 3500 verlangte. Nachdem die Angelegenheit wegen Vorfragen über Zulassung von Zeugen und Oberexperten bis zum Kassationshof in Florenz gelangt war, erging ein letztinstanzliches Urtheil des Appellhofes in Florenz, welches die Forderung des Klägers für die Verspätung der einen Kiste Kinderpielwaaren auf Fr. 1500 nebst Zins à 6 % vom 6. Juni 1883 ermäßigte, dagegen uns alle Prozeßkosten überband. Die letztern betragen mit der Entschädigung unserer, resp. der Anwälte der italienischen Bahnverwaltung Fr. 7700. 90.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge der dem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen des Jahres 1887:

a) aus dem Eisenbahntransport	Fr. 11,453,240. 32
b) aus verschiedenen Quellen	„ 399,842. 41
	<hr/>
	zusammen Fr. 11,853,082. 73

Die Betriebsausgaben betragen „ 5,527,943. 73

Es ergibt sich somit ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von Fr. 6,325,139. —

Hiezu kommen laut der Gewinn- und Verlustrechnung:

der ordentliche Aktivaaldo vom Jahre 1886 von	Fr. 116,786. 46
abzüglich der nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Bau-	
konto von	„ 22,071. 84
	„ 94,714. 62
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen	
des Erneuerungsfondes und des Reservefondes von	„ 610,182. 20
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond, abzüglich Werth des	
Altmaterials	„ 238,393. 20
aus sonstigen Quellen	„ 2,767. 55
	<hr/>
	Im Ganzen Fr. 7,271,196. 57

Hievon sind zu verwenden:	Uebertrag	Fr. 7,271,196. 57
für Provisionen (Kosten für Einlösung von Titeln und Coupons)	Fr.	20,180. 77
„ Verzinsung der Anleihen	„	3,786,559. 85
„ Kapitalamortisation	„	215,200. —
„ Abschreibung auf Liegenschaften	„	6,119. 30
„ Einlage in den Baufond	„	134,539. 42
„ Einlage in die Spezialfonds, inkl. deren Verzinsung	„	933,003. 71
„ sonstige Zwecke	„	3,036. 89
		<hr/>
		„ 5,098,639. 94
bleiben zur Verfügung der Aktionäre	Fr.	<u>2,172,556. 63</u>

Zu den einzelnen Posten bemerken wir noch Folgendes:

Der Posten „Ertrag verfügbarer Kapitalien“ erzielt eine Einnahme von Fr. 610,182. 20.

Davon entfallen:

auf den Ertrag der Betriebsgelder	Fr.	81,493. 94
„ „ „ der verfügbaren Baugelder	„	403,618. 26
„ „ „ der dem Erneuerungsfond und dem Reservefond zugewiesenen Kapitalien	„	125,070. —

An Zuschüssen aus den Spezialfonds hatte der Erneuerungsfond gemäß den statutarischen Bestimmungen aufzukommen mit Fr. 238,393. 20

und zwar für Erneuerung des Oberbaues mit „ 204,310. 17

„ „ „ Betriebsmaterials mit „ 34,083. 03

Dem Reservefond für außerordentliche Unfälle mußte nichts entnommen werden.

Der Posten „Einnahmen aus sonstigen Quellen“ von Fr. 2767. 55 Ets. schließt in sich die effektive Vergütung der italienischen Mittelmeerbahn an die auf Seite 42 des Berichtes für 1886 erwähnten, vom Eisenbahndepartement zur Verrechnung auf Bauconto beanstandeten Geleiseerweiterungskosten in Chiasso. Der auf die Gesellschaft selbst entfallende Theil von Fr. 3190. 51 Ets. für Oberbaumaterialien ist durch den Posten „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1887 zugeführt worden.

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

Die Verzinsung des Obligationenkapitals zu 5, beziehungsweise 4 % erforderte, abzüglich der vom Consortium auf Grund des Vertrages für die Anleihekonzession vergüteten Quote von 0,434 % der jeweils noch im Umlaufe gebliebenen 5% Obligationen (Fr. 111,593. 90 ausmachend), die Summe von Fr. 3,786,559. 85.

Die für Kapital-Amortisation eingesezte Summe von Fr. 215,200 entspricht der mit der Bundesbehörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Vereinbarung, deren Inhalt im Geschäftsberichte über das Jahr 1884 mitgetheilt worden ist.

Von dem Ertrage der verfügbaren Baugelder (Fr. 403,618. 26) ist gemäß der Verfügung des Bundesrathes für dieses Jahr noch ein Dritttheil mit Fr. 134,539. 42 dem Baufond zugewiesen worden.

Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 933,003. 71 fallen auf den Erneuerungsfond, inkl. Zins Fr. 803,403. 61

auf den Reservefond, 5 % des nach Dotirung des Erneuerungsfondes verbleibenden

Reinertrages, inkl. Zins „ 129,600. 10

Nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen, Bewerfstellung der vorgeschriebenen Amortisationen und Abschreibungen und Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds bleibt ein verfügbarer Nettoertrag von Fr. 2,172,556. 63.

Wir schlagen Ihnen vor, hievon Fr. 1,700,000 oder 5 % als Dividende zu vertheilen und Fr. 472,556. 63 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1888 vorzutragen.

Nach Abschluß der Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1887 hat das schweizer. Eisenbahndepartement von den auf Bau verrechneten Ausgaben 16 Positionen im Gesamtbetrage von Fr. 85,743. 37 beanstandet und deren Verrechnung auf Betriebskonto verlangt. Wir haben uns bereit erklärt, davon 4 Posten im Gesamtbetrage von Fr. 12,532. 04, welche Ergänzungen und Verbesserungen bereits bestehender Anlagen betreffen und nach unserer Auffassung zwar ebenfalls auf den Baukonto gehören, zu Lasten des Betriebes zu übernehmen, wenn damit eine Verständigung mit der Bundesbehörde herbeigeführt werden könnte. Ein Entscheid ist uns bis zur Stunde nicht zugekommen.

F. Hilfsgehäfte.

1. Werkstätten dienst.

Die Zentralwerkstätte in Bellinzona wurde im Berichtsjahre noch im gleichen Provisorium wie im Vorjahre betrieben.

Die Zahl der Beamten ist um 1 Werkführer vermehrt worden.

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

Am 1. Januar waren im Ganzen beschäftigt	145
am 31. Dezember " " " "	193

Die größte Zahl war 193, die kleinste 145 Mann und zwar:

Vorarbeiter	4—4	Malergehilfen	3—3
Schlosser und Monteurs	45—65	Sattler und Gehülfsen	3—3
Dreher, Bohrer, Hobler zc.	11—15	Lehrlinge	22—30
Schmiede und Zuschläger	4—8	Dampfmaschinenheizer	1—1
Kesselschmiede	1—3	Handlanger	38—43
Kupferschmiede	1—2	Werkzeugmacher	1—1
Schreiner und Glaser	6—10	Metallgießer	1—1
Maler und Lackirer	3—3	Nachtwächter	1—1

Im Ganzen gelangten 84 Lokomotiven, 302 Personen- und 553 Güterwagen zur Reparatur. Außerdem wurden an 107 Personen- und 419 Güterwagen kleinere laufende Reparaturen (Schnellreparaturen) ausgeführt.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 9 Lokomotiven, 18 Personen- und 13 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 9 Lokomotiven, 17 Personen- und 13 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 5 Lokomotiven, 49 Personen- und 8 Gepäckwagen mit der Dampfheizung; Anbringen von Doppelthüren an C-Wagen; Ausrüsten von 4 Personenwagen mit der Körting- und 4 Personenwagen mit der Clayton-Bremse; Erstellen von Transmissionsbestandtheilen zc. für den Bau der neuen Zentralwerkstätte; Anfertigung von Materialien wie: Bronze-Muttern, Komposition, Schraubenbolzen,

Plomben, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren für die Materialverwaltung. Im Weiteren 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. Zudem hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabtheilungen zu besorgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar	58 Mann,
am 31. Dezember	45 Mann

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 35—62 Mann

Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld	Viasca	Bellinzona
Schlosser	12—25	5—12	3—4
Dreher	2—3	0—1	—
Schmiede und Zuschläger	2	0—2	—
Spengler	1	0—1	—
Schreiner	0—2	0—1	—
Lehrlinge	2—3	0—1	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	3—6	1—3	—

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt Bellinzona produzierte im Berichtsjahre 13,925 m³ Gas, deren Konsum sich wie folgt vertheilt:

Zu Lasten der Gotthardbahn	m ³	6757.189
„ „ anderer Bahnen	„	5855.243
Gasvorrath	„	55.000
Gasverlust	„	1257.568
	Total m ³	13925.000

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m ³ Gas auf Fr. 1. 63
per nutzbaren m ³ Gas auf Fr. 1. 80

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

Im Berichtsjahre wurden 28,960 Kg. Rohmaterial vergast und zwar Gasöl 28,367,50 Kg. und unreines Öl 592,50 Kg.

Es ergeben 100 Kg. Rohmaterial 48.08 m³ Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres haben 12 Unfälle stattgefunden, und zwar:

- a) Entgleisungen: 2 (1 auf einer Station und 1 auf offener Bahn);
- b) Zusammenstöße: 1;
- c) Sonstige Unfälle: 1 (durch Felssturz);
- d) Tödtungen und Verletzungen von Menschen: 8 (getödtet 2 Bahnbedienstete und 2 Drittpersonen, verletzt 3 Bahnbedienstete und 1 Drittperson).

Ueber die Ursachen der Tödtungen ist Folgendes zu bemerken:

Am 11. Juni wollte die 80 Jahre alte Frau Elisabeth Maggini von Lavertezzo unter der geschlossenen Barriere des Wegüberganges bei Kil. 167,670 (zwischen Locarno und Gordola) durchkriechend die Bahn überschreiten, wurde vom Zuge 46 erfaßt und sofort getödtet.

Am 15. Juni verunglückte der Bahnarbeiter Gesi Giobbi beim Felsabräumen an der Felslehne bei Saffi Grossi (Kil. 124,400). Er rüttelte entgegen dem Befehl des Bahnmeisters an einem losen Felsblock von ca. 3 m³; der Block fiel in Folge dessen herunter, riß die Felsplatte, auf welcher Gesi stand, mit sich fort; Gesi stürzte über einen ca. 8 Meter hohen Abhang hinab und erlitt so gefährliche Verletzungen, daß er nach 2 Tagen starb.

Am 19. September betrat der 65 Jahre alte, etwas schwerhörige Giuseppe Nessi von Muralto trotz der geschlossenen Barriere bei Kil. 169,135 den Bahnkörper, wurde von der Maschine des Zuges 54 erfaßt und sofort getödtet.

Am 11. Dezember verunglückte der Hülfswärter Luigi Novati zwischen dem Schwyztunnel und der Dragonatogallerie bei Kil. 151,700, indem er auf einem beim Passiren der Linie unrichtigen Geleise ging, von der Maschine des Zuges 1 erfaßt, über den Bahndamm hinunter geschleudert und derart verletzt wurde, daß er am folgenden Tage starb.

2. Versicherungsverträge.

Mit dem 30. Juni 1887 liefen die beiden Feuerversicherungsverträge für das Mobiliar der ganzen Linie und der Station Chiasso ab. Wir traten schon frühzeitig mit einer Reihe von soliden Versicherungsgesellschaften in neue Verhandlungen ein. Das Resultat derselben war der Abschluß zweier neuen Verträge für die Dauer von drei Jahren. Es ist versichert:

1. Das Mobiliar der ganzen Linie (ausschließlich Station Chiasso) für Fr. 14,823,000. —
2. Das Mobiliar der Station Chiasso für „ 2,569,600. —

In diesen Beträgen sind die Transportmittel und Transportgegenstände inbegriffen.

An der Versicherung sind betheiligt:

- Die schweizerische Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern,
- Die Feuerversicherungsbank in Gotha,
- Die Feuerversicherungsgesellschaft Helvetia in St. Gallen,
- Die Basler Feuerversicherungsgesellschaft in Basel,
- Die schlesische Feuerversicherungsgesellschaft in Breslau,
- Die Versicherungsgesellschaft des französischen Phönix in Paris.

3. Hülfskassen.

a) Unterstützung- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten.

Im Berichtsjahre ist die Zahl der Mitglieder von 861 auf 890 gestiegen; im Durchschnitt hat dieselbe 872 betragen.

Das Verzeichniß der Unterstützungen an dienstunfähig gewordene Angestellte und der Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Beamter erzeigt im Ganzen 46 Fälle und im Durchschnitt 33 Fälle; gegenüber dem Vorjahre ergibt sich bei der Gesamtzahl eine Verminderung von 1 Fall, bei der Durchschnittszahl dagegen eine Vermehrung von 1 Fall.

Fälle, in welchen gegen Verzichtleistung auf alle Ansprüche an die Kasse Aversalsummen bewilligt werden, sind nicht vorgekommen. Der in der Rechnung unter dieser Rubrik erscheinende Betrag von Fr. 1718. — betrifft eine schon im Vorjahre bewilligte, aber theilweise erst im Berichtsjahre fällig gewordene Aversalsumme.

Nachdem mit dem Jahre 1886 eine der fünfjährigen Perioden, nach deren Abschluß laut den Statuten

über den Stand der Kasse nach den Grundsätzen der Versicherungstechnik eine technische Bilanz zu ziehen ist, abgelaufen war, haben wir Herrn Professor Dr. Kinkel in Basel ersucht, die Aufstellung dieser Bilanz vorzunehmen. Dieselbe war am Schlusse des Jahres noch nicht eingegangen und kann daher erst im Bericht für das Jahr 1888 mitgetheilt werden.

Die Hauptresultate der Jahresrechnung sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

1886		1886			1887		1887	
Fr.	Et.	Fr.	Et.		Fr.	Et.	Fr.	Et.
		359913	99	Einnahmen:				
				Saldo-Vortrag auf 1. Januar			459071	75
48150	15			Jahresbeiträge der Mitglieder	48102	38		
1108	60			Eintrittsgelder neuer Mitglieder	1123	20		
				Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungser-				
2636	81			höhungen	3535	50		
2133	—			Ordnungsbußen von Mitgliedern	1950	60		
				Antheile an den Bußen für Uebertretung des Bahn-				
151	41			polizeigesetzes	117	41		
				Erlös aus gefundenen und nicht reklamirten Gegen-				
611	82			ständen	541	45		
5	30			Schenkungen	24567	90		
15907	21			Kapitalzinsen	17908	87		
48150	15			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	48102	38		
—	—			Verschiedenes	—	—		
118854	45			Zusammen	145949	69		
				Ausgaben:				
				Unterstützungen:				
6522	07			a) in Krankheitsfällen	5389	21		
2151	54			b) in Fällen von Ubersalentschädigung für Verzicht				
				auf die Unterstützungsberechtigung	1718	—		
				Pensionirungen:				
808	50			a) in Fällen von vorgerücktem Alter	855	—		
200	—			b) in Todesfällen: Beerdigungskosten	250	—		
1308	60			an bedürftige Eltern	1239	80		
5321	80			an Wittwen mit Kindern	7057	45		
1574	40			an Wittwen ohne Kinder	1692	90		
1682	20			Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder	936	85		
127	58			Verschiedenes	207	69		
19696	69			Zusammen	19346	90		
		99157	76	Einnahmenüberschuß			126602	79
		1027	88	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinsen			3665	16
		460099	63	Vermögensbestand auf 31. Dezember			589339	70

Dieses Vermögen ist angelegt in

6 Stück 4 % Obligationen der Einzinskasse des Kantons Luzern	Fr.	25,500. —
235 " " " des Kantons Zürich	"	237,350. —
113 " " " des Kantons Bern	"	114,125. —
54 " " " der Jura-Bern-Bahn (mit Staatsgarantie)	"	54,791. 25
12 " " " des Kantons Neuenburg	"	12,090. —
60 " 3 % " der ital. Südbahnen (mit Staatsgarantie)	"	19,092. 74
4 " 5 % ital. Rente	"	4,772. —
124 " 4 % Obligationen der Stadt Rom	"	60,057. 80
1 " 4 % " der aargauischen Bank	"	500. —
50 " 3 ³ / ₄ % " der Ortsbürgergemeinde Zofingen	"	49,650. —
Conto-Corrent-Guthaben bei der Bank in Luzern	"	7,648. 70
Baarschaft in der Handkasse des Rechnungsführers	"	97. 05
Marchzins auf obigen Titeln	"	3,665. 16
Total	Fr.	589,339. 70

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				Total	
	für die Bahn- erhaltungs- arbeiter		für die Stations-, Magazins-, Depot- und Werk- stätte-Arbeiter			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen:						
Saldo vom 31. Dezember 1886	14125	59	31352	45	45478	04
Eintrittsgelder neuer Mitglieder	—	—	327	—	327	—
Monatsbeiträge der Mitglieder	7437	25	9812	15	17249	40
Bußen	147	50	371	15	518	65
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	*) 570	—	3270	72	3840	72
Kapitalzins	551	51	1211	78	1763	29
Schenkungen	—	—	—	—	—	—
Summa der Einnahmen:	22831	85	46345	25	69177	10
Ausgaben:						
Transport-, Arzt-, Apotheker- und Spitalkosten	2319	54	2267	88	4587	42
Verpflegungskosten	4520	45	9244	03	13764	48
Beerdigungskosten	—	—	30	—	30	—
Rückzahlungen an austretende Mitglieder	—	—	46	10	46	10
Summa der Ausgaben:	6839	99	11588	01	18428	—
Einnahmen	22831	85	46345	25	69177	10
Ausgaben	6839	99	11588	01	18428	—
Saldo auf 31. Dezember 1887	15991	86	34757	24	50749	10

*) bezw. Zuschüsse von Unternehmern.

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 Betriebsdienste.

Dieser Fond weist gegenüber dem Vorjahre folgende Veränderungen auf:

Einnahmen an Kapitalien. — Der Geber hat diesen Fond durch Schenkung von Fr. 10,000 in 5 % Obligationen der Gotthardbahn III. Serie sammt Semesterzinsen per 31. März 1887 auf die von ihm bis zum Jahre 1890 vorgesehene Höhe von Fr. 50,000 bereits im Berichtsjahre completirt und wir sind in Folge dessen in der Lage, Ihnen nunmehr zur Kenntniß bringen zu dürfen, daß wir diese großmüthige Stiftung Herrn Kantonsrath Guyer-Zeller in Zürich zu verdanken haben, welcher sich durch dieselbe ein bleibendes Verdienst um unsere Unternehmung erworben hat.

An Zinsen wurden netto Fr. 2854. 81 Cts. vereinnahmt.

Unter den Ausgaben figuriren Fr. 100 für Belohnung an den ständigen Bahnarbeiter Näpfler Joseph Maria, welcher in der Nacht vom 31. Oktober auf 1. November 1887 durch vorschriftsgemäßes umsichtiges Handeln bei Anlaß eines Felssturzes auf der Bahnlinie in der Nähe von Sifikon den Schnellzug 11 vor großem Unglück bewahrte.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1887 die Höhe von Fr. 58,666. 10 Cts. und erzielt gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 12,754. 81 Cts.

Die einen Theil des Bestandes bildenden Nom. Fr. 40,000. — 5 % Obligationen der Gotthardbahn III. Serie fielen am 31. März 1887 zur Rückzahlung. Mit diesem Betrage und zuzüglich eines Zinsbetrages wurde der Titelbestand auf Nom. 58,000 Fr. 4 % Obligationen der Gotthardbahn gebracht. Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

H. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1887	1886
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	14	14
Archivariat	3	3
Büreau der Rechnungsrevision	5	5
Buchhaltungsbüreau	4	4
Hauptkassa	5	5
Kommerzielles Büreau	12	12
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	29	28
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	1	2
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4	4
Abwartpersonal	2	2
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6	6
Materialverwaltung	13	13
Materialverwaltung, Arbeiter u. in den Depots	6	6
Uebertrag	106	106

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

	1887		1886	
	Uebertrag	106		106
Oberingenieur und Centralbureau		14		15
Bahn Ingenieure und deren Bureaux		12		12
Bahnmeister und Aufseher		18		18
Borarbeiter und Bahnmeistergehülfen		35		35
Streckenwärter		95		94
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter		141		141
Barrierenwärterinnen		113		116
Verschiedene Angestellte		6		6
Arbeiter im Taglohn		204		202
		<hr/>		<hr/>
		638		639

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	11	11
Wagenkontrolle	7	6
Betriebsinspektionen und deren Bureaux	1	2
Bahnhofvorstände	8	8
Stationsvorstände	33	33
Souschefs	8	8
Stationsgehülfen	25	26
Wagenkontrolleure	10	7
Einnehmer	9	9
Gepäckexpedienten	4	4
Telegraphisten	6	6
Ambulante Stellvertreter	6	5
Güterexpedienten	3	3
Güterexpeditionsgehülfen	42	37
Güterschaffner	14	14
Rangirmeister	7	7
Portiers und Hülfspartiers	6	5
Volontärs	8	8
Stationswärter	81	79
Oberzugführer und dessen Adjunkt	2	2
Zugführer	31	31
Kondukteurs	50	48
Bremser	99	93
Uebersetzer	2	2
Billetdrucker	1	1
	<hr/>	<hr/>
Uebertrag	474	744
		455
		745

	1887		1886	
	Uebertrag	474 744	455	745
Lagerhausverwalter*		—	—	
Gepäckträger		1	2	
Lampisten		8	8	
Bußerinnen		2	2	
Nachtwächter		3	3	
Drehscheibenarbeiter		5	13	
Mandöveristen		25	29	
Güterarbeiter		96	94	
Maschinenwärter		1	—	
		<u>615</u>	<u>606</u>	

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	15	16
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	8	9
Lokomotivführer	61	58
Lokomotivheizer	58	62
Lokomotivheizer provisorisch	7**	6**
Bußermeister	3	3
Lokomotivputzer	48	52
Lampisten	4	4
Wagenaufseher	1	1
Wagenwifiteurs	6	6
Wagenwifiteurgehülfen	5	5
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer	22	24
	<u>238</u>	<u>246</u>

5. Werkstätten dienst.

Centralwerkstätte :

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	8	8
Werkführer	2	2
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer	97	102
Handlanger	41	38
Lehrlinge	24	26
	<u>176</u>	<u>180</u>
Uebertrag	1597	1597

* Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

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

	<u>1887</u>	<u>1886</u>
Uebertrag	176 1597	180 1597
In den Werkstätten der Maschinendepots:		
Vorarbeiter	2	2
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler und Schreiner . . .	36	47
Handlanger	6	5
Lehrlinge	3	2
	<u>223</u>	<u>236</u>
Total	<u>1820</u>	<u>1833</u>

Refapitulation.

	<u>1887</u>	<u>1886</u>
Zahl der Betriebsbeamten	1161, per Bahnkilometer 4.36	1145, per Bahnkilometer 4.30
Zahl der Arbeiter im Taglohn	659, " " 2.48	688, " " 2.59
Total	1820, per Bahnkilometer 6.84	1833, per Bahnkilometer 6.89

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 28. Mai 1888.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

J. Zingg.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

S. Rieter.

Der Sekretär:

Schweizer.