

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **25 (1896)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Mit dem Abbruch des alten Aufnahmgebäudes soll begonnen werden, sobald der Stationsdienst vorläufig provisorisch in das neue Aufnahmgebäude verlegt werden kann; jenes wird versetzt, zu einem Bahndienstgebäude umgebaut, vergrößert und zur Unterbringung der Aufenthalts- und Übernachtungslokale für das Zugpersonal und sonstige Diensträume verwendet.

Im Berichtsjahre wurden auch noch Vereinbarungen mit einer Privatunternehmung der Wasserversorgung für das Dorf Arth gepflogen, um dem Bahnhofe das erforderliche Trink- und Brauchwasser zu sichern; ebenso mit dem Elektrizitätswerk Schwyz über Lieferung von elektrischem Strom zur Beleuchtung des Bahnhofes und zu allfällig notwendig werdenden Kraftanlagen.

Obwohl nun diese Umbauarbeiten gegenüber dem Programm durch die ungewöhnlich schlechte Witterung nicht unbedeutend im Rückstand geblieben sind, so wird die Anlage am Tage der Eröffnung der neuen Linien doch genügend vorgeschritten sein, um den Verkehr abwickeln zu können.

Die Ausgaben für die beiden neuen Linien Luzern-Zimmensee und Zug-Goldau, inkl. Umbau des Bahnhofes Arth-Goldau, jedoch ohne unsere Anteile an den Kosten der Anschluß-Bahnhöfe Luzern und Zug, betragen auf Ende 1896 Fr. 12,688,488. 76 oder 85 % des Voranschlages von Fr. 14,900,000. —

In Bezug auf den neuen Bahnhof Luzern, an dessen Baukosten wir mitbeteiligt sind, bemerken wir noch, daß am 7. September die Güterzüge über die neue Zufahrtslinie zu dem bereits seit Herbst 1894 in Betrieb stehenden neuen Güterbahnhof geleitet wurden, sowie daß am 1. November der neue Personenbahnhof dem Verkehre übergeben und die alte Strecke Fluhmühle — prov. Personenbahnhof samt diesem außer Betrieb gesetzt wurde.

Es konnten jedoch vorerst nur je 2 Geleise links und rechts vom Hauptperron zur Verfügung gestellt werden; weitere Geleise wurden dann sukzessive nach Abbruch der die neue Halle kreuzenden alten Geleiseanlage und mit dem Fortschreiten der Arbeiten an der Geleisehalle selbst benutzt.

An der Vollendung des Bahnhofes wird noch weiter gearbeitet.

Wir haben bis Ende 1896 auf unsern Anteil 14 Anzahlungen im Betrage von Fr. 2,249,100 geleistet.

Mit der N. O. B. sind die Verhandlungen bezüglich Mitbenutzung des Bahnhofes Zug erst anfangs des laufenden Jahres begonnen worden.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäckverkehr. Die Angelegenheit betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbilletts haben wir im letztjährigen Geschäftsbericht durch den II. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement als erledigt bezeichnet. Bei Anlaß der Behandlung des Geschäftsberichts des Bundesrates pro 1895 in der Bundesversammlung wurden jedoch die in dem erwähnten Nachtrag enthaltenen Bestimmungen, trotzdem diese zwischen dem Eisenbahndepartement und den schweizerischen Eisenbahnen nach gründlicher Prüfung vereinbart worden sind, angefochten und folgende Postulate zum Beschluß erhoben:

1. Der Bundesrat wird eingeladen, Mittel und Wege zu studieren, wie die Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen veranlaßt werden könnten, die Differenz zwischen dem Preise des nicht zur Rückfahrt benutzten Retourbilletts und dem Preise des einfachen Billetts zurückzuerstatten.

2. Der Bundesrat wird eingeladen, die Verhandlungen mit den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen wieder aufzunehmen, zum Zwecke 1. die Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf einen längern Zeitraum auszuwehnen; 2. das Verbot der Übertragung von Retourbilletten auf den gewerbsmäßigen Handel um solche zu beschränken.

Das Eisenbahndepartement hat diese Postulate dem schweizerischen Eisenbahnverband mitgeteilt mit der Einladung, sich über dieselben möglichst bald auszusprechen.

Die Bahnverwaltungen haben in mehreren Sitzungen die Angelegenheit eingehend beraten, sie haben aber den von ihnen verlangten Bericht während des Jahres 1896 nicht mehr abgeben können.

Im Berichtsjahre kamen 16 Tarife und 13 Tarifnachträge zur Einführung.

Behandelt wurden 499 Reklamationen, von denen 105 abgewiesen wurden; dagegen haben 376 Rück-erstattungen im Betrage von Fr. 4569. 65 stattgefunden. 18 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güterverkehr. Der schweizerische Eisenbahnverband ist der im letztjährigen Bericht erwähnten Einladung des Eisenbahndepartements um Bekanntgabe seiner Stellungnahme zu der von den eidgenössischen Räten gewünschten Einführung billigerer Taxen für den Waren- und Produkten-Transport im internen Verkehr, namentlich für den Weintransport, wenn immer möglich auf Basis des Staffel-Tariffsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen, nachgekommen. Der Standpunkt der Bahnen ist ein ablehnender, weil sie glauben, es könne ihnen im gegenwärtigen Moment, wo der Gedanke der Verstaatlichung der Eisenbahnen in den Vordergrund tritt, weder zugemutet werden, noch den staatlichen Organen selbst erwünscht sein, daß im Tarifwesen Experimente gemacht werden, die als Resultat erhebliche Einnahmehausfälle mit sich bringen würden, sobald irgend welche namhafte Ermäßigungen gewährt werden wollten. Sodann würde die Annahme des Staffeltariffsystems auch sonst auf Schwierigkeiten stoßen, indem es selbstverständlich gleiche Grundtaxen für alle schweizerischen Bahnen bedingen würde, was mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der zur Zeit bei den einzelnen Bahnen bestehenden Grundtaxen kaum möglich wäre. Ferner könnte ein ermäßigter Staffeltarif nicht auf den internen schweizerischen Verkehr beschränkt, sondern müßte ohne weiteres auch dem Verkehr mit dem Auslande zur Verfügung gestellt werden, so daß die von den eidgenössischen Räten erwartete günstige Wirkung des Staffeltariffs auf den Absatz der schweizerischen Erzeugnisse vielfach paralytisch würde.

Der Bundesrat hat in seinem Bericht an die Bundesversammlung zunächst den von den Bahnen in dieser Angelegenheit eingenommenen Standpunkt dargelegt. Sodann hat er mit Rücksicht hierauf und weil bei dem gegenwärtigen Stande der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung den Bundesbehörden ein Recht nicht zukomme, den Bahnen eine Reduktion der sich innerhalb der konzessionsgemäßen Schranken bewegenden und den Vorschriften des Artikels 35 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen nicht widersprechenden Transporttaxen gegen deren Willen aufzuerlegen, beantragt, auf die Frage der Reduktion der Transporttaxen für den Gütertransport im allgemeinen und den Weintransport im speziellen für einmal nicht näher einzutreten.

Die Bundesversammlung ihrerseits hat diesen Antrag zum Beschluß erhoben, womit die Angelegenheit erledigt ist.

Zur Einführung gelangten 7 Tarife und 42 Tarifnachträge.

Zu den auf 1. Januar 1896 pendent gebliebenen 227 Fracht-Reklamationen sind im Berichtsjahre 2644 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2871 Fracht-Reklamationen wurden im Berichtsjahre 2686 erledigt, so daß unerledigt 185 Fälle auf das Jahr 1897 vorgetragen werden.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Die Expreszüge 41 und 58 hielten in Flüelen und die Schnellzüge 45 und 54 in Capolago wieder an. Der Halt des Zuges 55 in Immensee wurde vom Eisenbahndepartement neuerdings verfügt.

In Gemäßung eines bezüglichen Gesuches mehrerer Gemeinden des Sotto-Genere wurde dem Güterzug 507 auf der Strecke Lugano—Chiasso ein Personenwagen III. Klasse mitgegeben, der mit dem Güterzug 520 wieder von Chiasso nach Lugano zurückgeführt wurde und auch in diesem Zug zur Personenbeförderung diente.

Auf ein Verlangen der Regierung des Kantons Schwyz mußte dem Güterzug 527 auf der Strecke Rothkreuz—Brunnen ein Personenwagen III. Klasse beigegeben werden, um einen direkten Anschluß von N. O. B. Zug 166 in Rothkreuz herzustellen.

Die Züge 22 und 32 wurden infolge eines Begehrens der interessierten tessinischen Gemeinden um 30 Minuten früher gelegt.

Für den Fall, daß die Belastung der Züge 54 und 58 ab Biasca die Norm für 2 Maschinen überschreiten sollte, wurden für diese Züge, wie im Vorjahre, auf der Strecke Biasca—Göschenen die fakultativen Supplementzüge 54^a und 58^a eingelegt, von denen der erstere 20 mal und der letztere 6 mal zur Ausführung gelangte.

b. Winterfahrordnung.

Dieselbe lehnte sich im allgemeinen an die Sommerfahrordnung an, mit folgenden Ausnahmen: Der Halt der Züge 41 und 58 in Flüelen fiel weg, ebenso der Halt der Züge 45 und 54 in Capolago nach Schluß des Betriebes auf der Monte Generoso-Bahn.

Auf ein bezügliches Verlangen der Regierung des Kantons Tessin, das sich auf ein Begehren der Gemeinde Locarno stützte, wurde der Abgang des Zuges 32 in Locarno wieder um 30 Minuten später gelegt. Diese Späterlegung hatte zur Folge, daß der Zug 32 den Zug 22 in Cadenazzo nicht mehr erreichte und daher auf die Strecke Cadenazzo—Bellinzona ausgedehnt werden mußte.

Um einem wiederholt geäußerten Wunsche der Stadt Turin nach einer bessern Verbindung mit der Schweiz gerecht zu werden, wurde vom 3. November an der um 8 Uhr 45 Min. vormittags von Turin abgehende Schnellzug No. 15 über Luino mit dem um 1 Uhr 48 Min. nachmittags Bellinzona verlassenden Expreszug No. 58 in Verbindung gebracht. Zu diesem Zwecke mußte die Abfahrt des bisherigen Personenzuges No. 68 in Luino von 11 Uhr 50 Min. vormittags auf 12 Uhr 45 Min. nachmittags hinausgeschoben und dieser Zug von Luino nach Bellinzona als Schnellzug mit I. und II. Klasse geführt werden. An Stelle des Zuges No. 68 wurde gleichzeitig der bisherige Schnellzug No. 64 Luino—Bellinzona in einen Personenzug umgewandelt und diesem die Bedienung sämtlicher Stationen der genannten Linie zugewiesen.

Zur Beförderung der heimkehrenden italienischen Arbeiter wurden, wie im Vorjahr, für die Zeit vom 15. Oktober bis 25. Dezember 1896 die fakultativen Personenzüge 55^a Luzern—Chiasso und 55^{bis} Rothkreuz—Chiasso eingelegt, von denen der erstere 21 mal und der letztere 13 mal verkehrte. Für den Transport der italienischen Arbeiter in entgegengesetzter Richtung im Frühling 1897 verkehrte vom 14. Februar bis 20. April ein Personenzug 44^a Chiasso—Luzern täglich.

Im weitern wurden noch die fakultativen Personenzüge 44^b Lugano—Luzern, 44^c Chiasso—Rothkreuz, 4^b Bellinzona—Rothkreuz und 72^a Locarno—Bellinzona vorgesehen.

Zur Bewältigung des großen Getreideverkehrs aus Italien mußten neben den bereits bestehenden 6 fakultativen Güterzügen ab Luino vom 23. November 1896 an noch 2 weitere eingelegt werden.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1896 (266 Kilometer)				1895 (266 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1895		Minder- einnahme	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.												
I. Personentransport . . .	5805013	15	35.64	34.15	5389915	68	34.27	32.82	415097	47		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	533528	10	3.28	3.14	513891	97	3.27	3.13	19636	13		
b. Tiere	414697	72	2.55	2.44	669213	22	4.25	4.08			254515	50
c. Güter aller Art . . .	9532669	31	58.53	56.09	9154495	29	58.21	55.74	378174	02		
Total	16285908	28	100		15727516	16	100		558392	12		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	709660	24		4.18	695301	72		4.23	14358	52		
Totaleinnahmen	16995568	52		100	16422817	88		100	572750	64		

Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport haben hiernach im Berichtsjahre um Fr. 812,907. 62 zugenommen, die Einnahmen aus dem Tiertransport dagegen um Fr. 254,515. 50 abgenommen. Es ergibt sich somit eine Mehreinnahme aus dem Eisenbahntransport von Fr. 558,392. 12 oder 3.55 %. Gegenüber dem Jahre 1894 beläuft sich die Mehreinnahme auf Fr. 784,377. 60 oder 5.06 %. Die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1896	1895
per Bahnkilometer	Fr. 61,225. 22	Fr. 59,126. —
„ Zugkilometer	„ 5. 85	„ 5. 74
„ Tag	„ 44,497. 02	„ 43,089. 08

In den Monaten Januar, Februar, März, September, Oktober, November und Dezember haben die Einnahmen zu-, in den Monaten April, Mai, Juni, Juli und August dagegen abgenommen. Die größte Einnahme zeigt der Monat Oktober und die kleinste der Monat Januar; die erstere beträgt Fr. 1,639,007. 86 und die letztere Fr. 1,074,937. 95. Die durchschnittliche monatliche Einnahme beträgt Fr. 1,357,159. 02 gegen Fr. 1,310,626. 35 im Vorjahre.

Aus den weitem Resultaten der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen, die in bisheriger Weise in 8 dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen zusammengestellt sind, heben wir hier folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden ist trotz der außerordentlich ungünstigen Witterung in der Reisesaison von 1,624,413 auf 1,708,754 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden von 289,337 auf 324,183 gestiegen. Die erste und die zweite Wagenklasse zeigen annähernd die gleichen Quantitäten wie im Vorjahr; die Zunahme fällt demnach in der Hauptsache auf die dritte Wagenklasse. Diese Zunahme ist im wesentlichen der weitem Entwicklung des Lokalverkehrs und der Transporte tessinischer und italienischer Arbeiter, die unsere Linie im Frühjahr in der Richtung von Süden nach Norden und im Herbst in der Richtung von

Norden nach Süden befahren, zuzuschreiben. Die Landesausstellung in Genf hat nur einen geringen Einfluß auf den Personenverkehr ausgeübt. Die Zahl der Kilometer, die jeder Reisende im Durchschnitt aller Klassen befahren hat, ist von 47,88 auf 50,47 gestiegen. In der Benutzung der drei Wagenklassen ist auch in diesem Berichtsjahr eine weitere kleine Änderung zu gunsten der dritten Klasse zu verzeichnen. Die Einnahmen aus dem Personentransport übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 415,097. 47 oder um 7,70 %.

Es haben Reisende aufzuweisen:

	1896	1895
die I. Klasse	86,208 = 5.05 %	86,261 = 5.31 %
„ II. „	373,564 = 21.36 %	376,182 = 23.16 %
„ III. „	1,248,982 = 73.09 %	1,161,970 = 71.53 %

Es sind Personenkilometer zurückgelegt worden:

in der I. Klasse	10,375,314 = 12.03 %	10,133,359 = 13.17 %
„ „ II. „	26,180,967 = 30.36 %	24,654,782 = 32.03 %
„ „ III. „	49,676,306 = 57.61 %	42,175,550 = 54.80 %

Es hat demnach jeder Reisende durchschnittlich befahren:

in der I. Klasse	120.35 km	117.47 km
„ „ II. „	70.08 „	65.54 „
„ „ III. „	39.77 „	36.30 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	51.90	47.61
„ „ Personenzugachsenkilometer	4.43	4.23

Einnahmen haben geliefert:

die I. Klasse	Fr. 1,287,237. 38 = 22.18 %	Fr. 1,265,691. 21 = 23.49 %
„ II. „	„ 2,060,425. 40 = 35.49 %	„ 2,029,004. 15 = 37.64 %
„ III. „	„ 2,457,350. 37 = 42.33 %	„ 2,095,220. 32 = 38.87 %

Durchschnittlich hat jede Person als Fahrtaxe bezahlt:

in der I. Klasse	Fr. 14. 93	Fr. 14. 67
„ „ II. „	„ 5. 52	„ 5. 39
„ „ III. „	„ 1. 97	„ 1. 80

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

6.73 Cts.	7.00 Cts.
-----------	-----------

2. Gepäckverkehr.

Im Gepäckverkehr sind die Transportquantitäten um 106 Tonnen und die Einnahmen um Fr. 19,636. 13 oder um 3.32 % gestiegen. Die Mehreinnahme ist hauptsächlich im Verkehr nach und von Italien erzielt worden.

3. Tiertransport.

Wie im Vorjahr, hat der Tiertransport auch im Berichtsjahr erheblich abgenommen; die Transportquantitäten sind um 59,297 Stück und die Einnahmen um Fr. 254,515. 50 oder um 38.03 % zurückgegangen. Der Rückgang wird hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben sein, daß der Bedarf an Schlachtvieh wieder mehr im Inlande selbst hat gedeckt werden können.

4. Gütertransport.

Der Verkehr hat sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen Güter ist von 825,002 auf 873,100 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 466,172 auf 482,264 Tonnen gestiegen. Den größten Beitrag zu dieser Zunahme haben die Transportartikel Getreide und Baumaterialien geliefert. In den Transporten metallurgischer Erzeugnisse nach Italien ist dagegen ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen. Von den verschiedenen Haupttransportartikeln nehmen hinsichtlich des Gewichtes die Lebens- und Genussmittel mit 383,817 Tonnen oder 43.96 % den ersten, die Baumaterialien mit 145,681 Tonnen oder 16.69 % den zweiten und die Metallwaren mit 95,151 Tonnen oder 10.90 % den dritten Rang ein. Auf die vier Haupttarifklassen verteilen sich die Transportquantitäten wie folgt:

	1896	1895
Eilgüter	38,064 Tonnen = 4.36 %	39,526 Tonnen = 4.79 %
Stückgüter	44,937 " = 5.15 %	42,521 " = 5.16 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	259,795 " = 29.75 %	228,327 " = 27.67 %
Ausnahmetarifgüter	530,304 " = 60.74 %	514,628 " = 62.38 %

Die Hauptverkehre weisen nachstehende Transportquantitäten auf:

	1896	1895
Schweiz-Italien	45,097 Tonnen	46,925 Tonnen
Italien-Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	348,024 "	305,411 "
Deutschland, Belgien und Holland-Italien	125,776 "	153,109 "
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England	76,959 "	75,433 "

In diesen Ziffern sind auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter inbegriffen.

Die durchschnittliche Transportdistanz einer Tonne Güter zeigt einen Rückgang von 150.30 km auf 146.93 km.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 9,154,495. 29 auf Fr. 9,532,669. 31 oder um 4.13 % gestiegen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer hat sich von 7.38 Cts. auf 7.43 Cts. gehoben.

Lagerhausverkehr. Zu Ende des Berichtsjahres haben die Getreidetransporte ab den italienischen Hafenplätzen Genua und Venedig nach der Schweiz infolge von außergewöhnlichen Spekulationskäufen der schweiz. Getreidefirmen Dimensionen angenommen, die uns in Bezug auf die Einlagerung Schwierigkeiten bereiteten. Da die Presse, teilweise in Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse, sich der Sache bemächtigt hatte, nehmen wir Veranlassung, an dieser Stelle einläßlicher auf den Gegenstand zurückzukommen.

Mit der Zunahme der Getreidetransporte via Gotthard waren wir stets bemüht, dem Handelsstande die nötigen Räume für Einlagerung der nicht direkt an Bestimmung expediten Sendungen zur Verfügung zu stellen. Aus der dem Geschäftsberichte beigelegten graphischen Darstellung ist ersichtlich, wie unsere Lagerräume nach Maßgabe des Bedürfnisses vermehrt worden sind. Als im Spätherbst 1895 die erweiterten Magazine in Brunnen und Flüelen mit Einbezug anderer disponibler Räume zum ersten mal voll in Anspruch genommen wurden, faßten wir den Beschluß, bei der Station Altdorf eine neue Anlage für die Lagerung von ca. 1000 Wagen zu erstellen. Mit diesen Erweiterungsbauten stunden zu Beginn der Getreidecampagne Magazine für die Einlagerung von 4000 Wagen Getreide zur Verfügung, die im Bedarfsfalle durch Einräumung anderer verfügbarer Schuppen und durch Errichtung von Freilagern auf disponiblen Grundstücken für einen Lagerbestand von 5000 Wagen ergänzt werden konnten.

Von dem Umfang dieser Anlagen wird man sich eine Vorstellung machen können, wenn wir beifügen daß das Gesamtareal der Lagerschuppen, inkl. der Geleiseanlagen, ein Gebiet von 90,000 m² umfaßt, wovon 36,000 m² überbaut sind. Das für die Lagerhäuser der Gotthardbahn aufgewendete Kapital erreichte zu Ende 1896 die Summe von 1¹/₄ Millionen Franken.

Nach der aufmerksam verfolgten Entwicklung des Verkehrs für die schweizerische Brotfrucht-Versorgung ab den italienischen Hafenplätzen glaubten wir mit voller Sicherheit annehmen zu dürfen, daß die getroffenen Vorkehrungen zur Aufnahme des Verkehrs vollauf genügen. Von keiner Seite, auch nicht von den Hauptinteressenten, den Getreidefirmen, erhielten wir irgend welche Andeutung von außergewöhnlichen Lagerbedürfnissen, bis diese Ende November plötzlich in ganz ungeahnter Weise an uns herantraten.

Mit Zirkular vom 25. November verständigten wir die Getreidefirmen, daß die verfügbaren Lagerräume in kurzer Zeit angefüllt sein werden und daß wir daher, gestützt auf das Reglement für die Lagerhäuser der G.-B., keine Verantwortlichkeit für die nach unsern Lagerhäusern, bzw. Lagerhaus-Brunnen abgefertigten Sendungen übernehmen könnten, wenn nicht die Bewilligung zur Einlagerung von unserer Lagerhausverwaltung erteilt worden sei.

Die Getreidefirmen fuhren jedoch gleichwohl fort, ihre Ware auf den ital. Hafenplätzen nach Brunnen-Lagerhaus aufzugeben, ohne die Zusicherung der Einlagerung erhalten zu haben. Infolge dessen waren gegen Mitte Dezember nicht nur allein die Lagerschuppen, sondern auch die für Freilager disponiblen Plätze angefüllt. Am 15. Dezember warteten auf den Stationen südlich Brunnen bis Airolo 150 Wagen auf die Weiterbeförderung in die Lagerhäuser, und gleichzeitig verlangte die Station Bellinzona die Ermächtigung zur Einleitung von 10 fakultativen Güterzügen für den Weitertransport der auf den italienischen Grenzstationen eingetroffenen Getreidesendungen.

Durch diese Situation wurden wir gezwungen, am 15. Dezember abends die Aufstellung der unterwegs befindlichen Getreidewagen auf dem rechtsseitigen Geleise der Strecke Altdorf—Erstfeld und den einspurigen Betrieb dieser Strecke anzuordnen. Sobald jedoch das Schweiz. Eisenbahndepartement von dieser Maßnahme Kenntnis erhielt, telegraphierte es uns: „Wir gewärtigen, daß doppelspuriger Betrieb Erstfeld—Altdorf beförderlich wieder hergestellt und in der Folge nicht wieder unterbrochen werde.“

Am 26. Dezember stunden auf dem rechten Geleise Altdorf—Erstfeld und auf den verfügbaren Geleisen der Stationen Schwyz, Brunnen, Erstfeld, Biasca und Mendrisio 907 Wagen Getreide, und nach Mitteilungen unseres Repräsentanten in Mailand lagerten in Genua und Venedig noch über 1500 Wagen für die Schweiz bestimmtes Getreide, die man um jeden Preis auf unser Netz abzuschieben suchte.

In dieser Zwangslage blieb nun nichts anderes übrig, als die italienischen Pächner zu ersuchen, keine weiteren Getreidesendungen nach Brunnen-Lagerhaus zum Transport mehr anzunehmen. Als sodann versucht werden wollte, diese Verfügung mit Expedition nach Brunnen loco an nicht dort wohnende Drittpersonen zu umgehen, mußte das Verbot auch auf die Station Brunnen, der übrigens ein Reexpeditionsrecht zu den direkten Tarifen nicht zusteht, ausgedehnt werden. Ohne diese Maßnahme war die Gefahr unmittelbar bevorstehend, daß der ordentliche Zugverkehr und damit die Aufrechterhaltung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebes verunmöglicht werde. Von dieser Auffassung war auch die Intervention der staatlichen Aufsichtsbehörde geleitet.

So sehr wir bedauern, daß durch unsere Verfügungen für den Handelsstand Unannehmlichkeiten und wegen der weit höhern Lagerspesen in Genua auch Mehrkosten entstanden sein mögen, müssen wir daran festhalten, daß uns die getroffenen Maßnahmen durch die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs diktiert worden sind.

Wir bemerken übrigens, daß die Getreidetransporte von den italienischen Hafenstationen an die schweizer. Bestimmungsstationen nicht unterbrochen worden sind; die Störungen sind nicht im Transportgeschäft, sondern einzig in dem von der Gotthardbahn ohne Verpflichtung eingerichteten Lagergeschäft eingetreten.

Diese Vorkommnisse haben uns Veranlassung gegeben, die Frage der Erweiterung der Lagerhausanlagen ungehäumt einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen. Die Lösung hält indes um so schwieriger, weil der Bedarf an Lagerräumen von der Konjunktur des Getreidemarktes abhängt und auch nicht annähernd zu bemessen ist. Eine weitere Vergrößerung der Anlagen kann daher nur innert vernünftigen Grenzen stattfinden, wenn man nicht Gefahr laufen will, große Kapitalien nutzlos anzulegen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1895 wie folgt:

	1896	1895
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 702,586. 53 Cts.	Fr. 682,961. 03 Cts.
Ertrag von Hülfsgeeschäften	" 4,417. 28 "	" 10,868. 86 "
Sonstige Einnahmen	" 2,656. 43 "	" 1,471. 83 "
	<hr/> Fr. 709,660. 24 Cts.	<hr/> Fr. 695,301. 72 Cts.

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 14,358. 52 auf, die hauptsächlich durch die Ende 1895 erfolgte Einstellung von 50 neuen Gültwagen und die Vermietung der im Jahre 1896 fertig erstellten Beamtenwohnhäuser in Erstfeld herbeigeführt wurde.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1896			1895			Mehr-		Minder-	
	Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Betriebene Bahnlänge 266 Km.			ausgabe		ausgabe	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	gegenüber 1895.			
I. Für die Allgemeine Verwaltung . . .	521,515	83	5.22	498,029	75	5.54	23,486	08		
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2,329,008	74	23.35	1,794,576	20	19.93	534,432	54		
III. " den Stations-, Expediti- und Zugsdienst	2,230,137	98	22.35	1,997,172	17	22.19	232,965	81		
IV. " den Fahrdienst	3,445,365	30	34.53	3,195,447	28	35.49	249,918	02		
V. " verschiedene Ausgaben . . .	1,451,675	61	14.55	1,517,378	30	16.85	—	—	65,702	69
Total	9,977,703	46	100	9,002,603	70	100	975,099	76		

	1896	1895
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 37,510. 16	Fr. 33,844. 37
" " " " Zugs-kilometer	" 3.5847	" 3.2840
" " " " Nutz-kilometer	" 2.9257	" 2.6972
" " " " Wagenachsenkilometer	" 0.1195	" 0.1111
" " " " Bruttotonnenkilometer	" 0.0191	" 0.0179
" " " " in Prozenten der Betriebseinnahmen	" 58.71	" 54.32
" " " " " " " " " " Transporteinnahmen	" 61.27	" 57.24

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen im Jahre 1895:

	1896	1895
A. Personalausgaben	Fr. 419,284. 97	Fr. 410,265. 28
B. Sonstige Ausgaben	" 102,230. 86	" 87,764. 47
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 521,515. 83	Fr. 498,029. 75

Die Personalausgaben sind im Jahre 1896 um Fr. 9019. 69, die sonstigen Ausgaben um Fr. 14,466. 39, total Fr. 23,486. 08 gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Während erstere Mehrkosten mit den Besoldungserhöhungen im Zusammenhange stehen, sind letztere namentlich durch Mehrausgaben für Reklame verursacht worden.

ad II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Für Bahnaufsicht und Unterhalt sind pro 1896 aufgewendet worden:

	1896	1895
A. Personalausgaben	Fr. 762,197. 24	Fr. 667,357. 76
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	" 1,498,361. 89	" 1,064,364. 08
C. Sonstige Ausgaben	" 68,449. 61	" 62,854. 36
	<hr/>	<hr/>
zusammen	Fr. 2,329,008. 74	Fr. 1,794,576. 20
mehr	Fr. 534,432. 54	

Der Einfluß der mit Beginn des Berichtsjahres in Kraft getretenen Regulierung der Gehalts- und Lohnverhältnisse des Personals beträgt hier zirka Fr. 105,500. — und nimmt mit diesem Betrag an den gesamten Mehrausgaben des Jahres 1896 teil.

Davon kommt der überwiegend größere Teil auf

A. Personalausgaben,

nämlich zirka Fr. 79,000. —. Weitere Fr. 16,000. — Mehrausgaben auf diesem Kapitel rühren von einer gegenüber dem Vorjahre abgeänderten Kontierung der Bezüge der Bahnmeistergehülften her und sind somit nur eine Verschiebung unter den betreffenden Rechnungskapiteln.

Eine Personalvermehrung hat nicht stattgefunden.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Im einzelnen stellen sich diese Ausgaben denjenigen pro 1895 wie folgt gegenüber:

	1896		1895		Differenz gegenüber 1895	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen, und Schwellenbettung	263,243.	71	182,039.	47	+	81,204. 24
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, inkl. Materialkosten	979,532.	41	560,256.	40	+	419,276. 01
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	122,341.	24	109,918.	41	+	12,422. 83
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	79,165.	61	74,428.	91	+	4,736. 70
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	54,078.	92	137,720.	89	—	83,641. 97
zusammen	<hr/>		<hr/>		<hr/>	
	1,498,361.	89	1,064,364.	08	+	433,997. 81

ad 1. Von obigen Ausgaben wurden in Anspruch genommen: für Untersuchen und Abräumen der Felseinschnitte, Felswände und Halben, für Unterhalt und Ergänzung der Schutzbauten Fr. 29,291. 05 (1895: Fr. 29,727. 75); für Untersuchen der Tunnels, Abputzen der ungemauerten Strecken und Unterhalt des Tunnelmauerwerks Fr. 6,771. — (1895: Fr. 6,407. 85); für Unterhalt des Mauerwerks der Brücken und Durchlässe Fr. 4,411. 85 (1895: Fr. 17,262. 83); für Revision, Unterhalt und Anstrich der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken Fr. 26,837. 85 (1895: Fr. 11,082. 13); für Unterhalt und Erneuerung der Bahnbettung Fr. 67,440. 55 (1895: 73,462. 37); ferner für außerordentliche Arbeiten, nämlich: Begräumen des Schuttes einer Rüse Fr. 4,350. 65; verschiedene Arbeiten bei Verstärkung der Inschimauer Fr. 17,752. 65 (siehe Seite 11, Pos. 3); ebenjohche Arbeiten infolge Bau des II. Geleises Biasca—Bellinzona, namentlich Hebung der Nivellette im alten Geleise bei Cresciano und Claro und an der Moesabrücke Fr. 22,549. 83; Änderungen an den Widerlagern und Pfeilern der Seebücke bei Melibe gelegentlich der Erneuerung der Eisenkonstruktion und sonstige dem Betriebskonto zu belastende Ausgaben bei dieser Erneuerung Fr. 7,057. 41. Diese letzteren außerordentlichen Ausgaben ergeben den größten Teil des Mehraufwandes pro 1896.

Der Beitrag des Erneuerungsfonds an die Kosten der Beschaffung von Schottermaterial zur Schwellenbettung beträgt für das Berichtsjahr Fr. 14,000. 41 (1895: Fr. 15,241. 37).

ad 2. Für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues wurden laut vorstehender Aufstellung pro 1896 Fr. 419,276. 01 mehr aufgewendet als pro 1895.

Eine Auscheidung nach den Hauptausgabeposten ergibt folgendes:

	1896		1895		Differenz gegenüber 1895	
	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.
a) Materialkosten für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	189,498.	03	151,469.	39	+	38,028. 64
b) Löhne für Auswechslung derselben	117,825.	01	108,256.	52	+	9,568. 49
c) Geleiseregulieren	88,277.	85	87,128.	48	+	1,149. 37
d) Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen	462,510.	35	255,935.	33	+	206,575. 02
e) Verstärkung des Oberbaues der Streckengeleise	162,050.	05	27,924.	25	+	134,125. 80
f) Unterhalt der mechanischen Einrichtungen, Reparaturen und Ersatzstücke	45,150.	36	20,386.	53	+	24,763. 83
zusammen	1,065,311.	65	651,100.	50	+	414,211. 15
Hierzu Anteile am Unterhalt der gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfe und Strecken und Verschiedenes	32,254.	87	in obigen Be- trägen inbegriffen		+	32,254. 87
Total	1,097,566.	52	651,100.	50	+	446,466. 02
Hiervon ab:						
Erlös aus dem Altmaterial	118,034.	11	70,047.	35	}	— 27,190. 01
Sonstiges (v. Geschäftsber. 1895, S. 37)	—	—	20,796.	75		
bleiben Nettoausgaben	979,532.	41	560,256.	40	+	419,276. 01

Die Maßnahmen, die wir in unserm vorjährigen Geschäftsbericht, Seite 40, zwecks einer den eingetretenen Verkehrsanforderungen entsprechenden stärkeren Geleisekonstruktion berührt haben, und mit deren Durchführung im gleichen Jahre begonnen wurde, sind im Berichtsjahre fortgesetzt, jedoch nicht ganz vollendet worden, so daß noch

ein Teil der programmäßigen Geleiserverstärkungen und Erneuerungen bis zum Inkrafttreten des nächsten Sommerfahrplanes verblieb, auf welchen Zeitpunkt die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten für die Schnell- und Expreszüge in Aussicht genommen sind.

Die Durchführung dieser Maßnahmen in Verbindung mit einem allen Anforderungen genügenden Unterhalt des Geleise-Oberbaues haben die erheblichen Mehrkosten auf diesem Kapitel gegenüber 1895 im Gefolge gehabt.

Wir treten auf die hierhergehörigen Einzelheiten der Ausgaben pro 1896 näher ein.

Der Abgang an Schwellen und Schienen im gewöhnlichen Unterhalt betrug:

	1896	1895
Tannenschwellen	5,035 Stück	5,750 Stück
Eichenschwellen	13,597 "	8,640 "
Eiserne Schwellen	185 "	1,363 "
Eisenschienen	2,543 Meter	1,936 Meter
Stahlschienen, Type I und II	3,760 "	3,602 "
" " IV	12 "	

Für Ersatz der Schienenbefestigungsmittel betrug der Aufwand Fr. 67,739. 31, wobei das Doppelgeleise im Gotthardtunnel allein nahezu die Hälfte erforderte. Dieser große Verbrauch an Befestigungsmitteln hat uns veranlaßt, bei diesem Objekte nach einer andern Geleisekonstruktion zu suchen, die sich in so langen und rauchigen Tunneln besser bewährt, als die bis jetzt angewendete Schraubenbefestigung. Diesbezügliche Versuche sind im Gange.

An Schienenbrüchen haben wir pro 1896 nur die geringe Anzahl von 17 zu verzeichnen (1895: 59).

Die Ausgaben für Material und Arbeit zu diesen Einzelauswechslungen (siehe Pos. a und b) betragen laut vorstehender Ausscheidung zusammen Fr. 307,323. 04 oder für 367.665 km einfaches Hauptgeleise Fr. 836. — per Kilometer (1895: Fr. 259,725. 91 für 340.043 km, Fr. 764. — per Kilometer).

Die Kosten für das Geleiseregulieren (siehe Pos. c) stellen sich auf Fr. 88,277. 85 oder nach Abzug eines Betrages von Fr. 4,725. 10 für den außerordentlichen Unterhalt des im Berichtsjahr eröffneten II. Geleises Biasca-Bellinzona auf Fr. 83,552. 75 für die konsolidierten Strecken.

Es wurden 272,430 m Geleise oder zirka 80% der gesamten Geleiselänge reguliert, was im Durchschnitt 30,6 Cts. per Meter Geleise ergibt (1895: 27 Cts.).

Da der gesamte hier aufgewendete Betrag in Löhnen besteht, so kommen die Mehrkosten (zirka Fr. 10,000. —) ganz auf die eingangs berührte Regulierung der Gehalts- und Lohnverhältnisse des Personals.

Was weiter die pro 1896 vorgenommenen Oberbauerneuerungen und Verstärkungen anbelangt (siehe Pos. d und e), so beziehen sie sich auf folgende Strecken:

1. mehrere kurze Strecken mit scharfen Kurven zwischen Brunnen und Flüssen; erneuert mit Stahlschienen,

Type IV, auf eisernen Schwellen:

Länge der Strecken	1106 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 41,585. 60
Durchschnittlich per Meter Geleise	" 37. 60

2. das rechte Geleise zwischen der mittleren Wagenreißbrücke und dem Leggisteintunnel und das rechte Geleise im Narbergunnel; neu gelegt mit Stahlschienen, Type IV, bzw. IV^a, auf eisernen Schwellen:

Länge beider Strecken	1575 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 58,104. —
durchschnittlich per Meter Geleise	" 36. 90

3. einzelne Strecken im rechten Geleise des Gotthardtunnels (2900 Meter) und die Strecke von km 70.780—71.006 im linken Geleise (226 Meter), neu gelegt mit Stahlschienen Type IV a auf Eichen-schwellen :

Länge der Strecken zusammen	3126 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 108,999. 70
durchschnittlich per Meter Geleise	" 34. 90

4. 492 Meter im linken Geleise zwischen Ambri und Tiesso und 636 Meter in demselben Geleise zwischen Lavorgo und Giornico ; erneuert mit Stahlschienen IV auf eisernen Querschwellen :

Länge der Strecken zusammen	1128 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 39,553. 20
durchschnittlich per Meter Geleise	" 35. 06

5. vom Monte Ceneretunnel bis km 169.484 ; vollständige Erneuerung der Schwellen (Eichenschwellen) und Schienenbefestigungsmittel :

Länge der Strecke	4336 Meter
Kosten der Schwellenerneuerung	Fr. 79,591. 40
durchschnittlich per Meter Geleise	" 18. 40

6. im Paradisotunnel bei Lugano ; gänzliche Erneuerung des Geleises mit Stahlschienen Type IV a auf eisernen Querschwellen :

Länge der Strecke	745 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 25,480. 35
durchschnittlich per Meter Geleise	" 34. 20

7. von km 164.210 bis zur Station Magadino auf der Pinolinie ; Schwellenerneuerung mit eisernen Querschwellen und Erneuerung der Schienenbefestigungsmittel :

Länge der Strecke	2470 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 53,858. 40
durchschnittlich per Meter Geleise	" 21. 80

8. in den Hauptgeleisen I und II des Bahnhofes Bellinzona und dem Geleise III des Bahnhofes Chiasso ; erneuert mit Stahlschienen II 1 auf eisernen Querschwellen :

Länge der Geleise	1006 Meter
Kosten der Erneuerung	Fr. 26,501. 15
durchschnittlich per Meter Geleise	" 26. 50

9. In Vorbereitung ist die Totalerneuerung der im Jahre 1890 gelegten II. Geleise im Freggio- und Pratotunnel ; Ausgabe pro 1896 Fr. 28,836. 55, wozu wir jedoch bemerken, daß der Ersatz der Schienen zu Lasten des betreffenden Lieferanten fällt, nachdem die Erneuerung infolge von Schäden an diesen Schienen (Längsrisse) vorgenommen werden muß, welche auf Fabrikationsfehler zurückzuführen sind.

Außer diesen Erneuerungen, bei denen durchgehends unsere neueste Geleisekonstruktion, bestehend in einer vermehrten Schwellenanzahl per Schienenstoß und einer kräftigen Verlastung mit unterstützten Schienenstoß (Keillaschen), sowie Material der neuesten Oberbautypen angewendet wurden, sind obige Verstärkungen, nämlich Vermehrung der Schwellenanzahl und Einziehen von Keillaschen, in folgenden Streckengeleisen vorgenommen worden :

10. im alten Geleise zwischen Flüelen und Erstfeld :

Länge der Strecken	ca. 7600 Meter
Kosten	Fr. 55,296. 60

11. im alten Geleise zwischen Biasca und Bellinzona; Fortsetzung der im Vorjahr vorgenommenen Verstärkung (Ausgabe 1895 Fr. 27,924. 25):

Länge der Strecken	ca. 16,740 Meter
Kosten pro 1896	Fr. 90,447. 90

12. in der Strecke vom Paradiesotunnel bis Station Maroggia, wobei teilweise alle Eichen-schwellen von der Erneuerung auf der Monte Generelinie (Pos. 5) verwendet wurden :

Länge der Strecke	ca. 2900 Meter
Kosten	Fr. 16,305. 55

Wir haben im vorjährigen Bericht, Seite 39, gesagt, daß die Kosten für diese Verstärkungen nur teilweise auf Betriebskonto zu verrechnen seien, in der Annahme, daß die zum Bestand hinzukommenden Schwellen dem Baukonto belastet werden könnten; das mittlerweile in Kraft getretene Rechnungs-gesetz vom 27. März 1896 bestimmt jedoch, daß Ausgaben für Verbesserung oder Verstärkung des Oberbaues nicht auf Baukonto getragen werden dürfen. Auf Grund der bisherigen Ausgaben 1895/96 kosten solche Verstärkungen durchschnittlich 7000 Fr. per Kilometer.

Nach dem Vorgefagten betragen die Gesamterneuerungen von Geleisen pro 1896 8688 Meter (1895 : 3975); die gänzliche Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel in zusammenhängenden Streckengeleisen 6806 Meter (1895 : 7340) und die Verstärkungen von Geleisen ohne Materialerneuerung 27,240 Meter. Der gesamte Geleiseumbau erstreckte sich daher pro 1896 auf 42,734, Kilometer oder 11,6 % der einfachen Länge des Hauptgeleises von 367,6 Kilometer.

In Bezug auf den Unterhalt der mechanischen Einrichtungen (Pos. f) berichten wir, daß pro 1896 4½ Wechsel und 7 Kreuzungen wegen Beschädigungen ausgewechselt werden mußten (1895 : 10 Wechsel und 11 Kreuzungen) und 12 komplette Weichen auf Eisen umgebaut wurden (1895 : 5). Ein beträchtlicher Teil der Mehrausgaben auf diesem Kapitel fällt auf letztere Arbeit.

Die Anzahl der Wechsel hat sich infolge von Stationserweiterungen und Einführung der II. Geleise Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona um 30 (von 550 auf 580) und jene der Kreuzungen um 40 (von 620 auf 660) vermehrt.

An sonstigen mechanischen Einrichtungen sind im Berichtsjahre hinzu gekommen :

- je eine Brückenwage auf den Stationen Bodio und Claro;
- je ein fahrbarer Drehkrahnen für die Stationen Gurtellen und Bodio;
- ein fester Drehkrahnen auf der Station Claro, eine Stellwerksanlage in Osogna.

Der aus dem Erneuerungsfonds zu entnehmende Zuschuß an die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues beträgt pro 1896 Fr. 777,909. 18 (1895 : Fr. 390,274. 30).

Schließlich fügen wir noch den Stand der Geleise in Beziehung auf ihre Konstruktionsarten bei:

Gesamtlänge des durchgehenden Hauptgeleises Rothkreuz-Chiasso samt Doppelgeleise Flüelen- Giubiasco, ferner Giubiasco-Grenze bis Pino und Cadenazzo-Locarno	1896		1895		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
	367,665	100	340,061	100	259,571	100
Hiervon entfallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	11,728	3,2	14,063	4,1	34,638	13,3
" " " Stahlschienen Type I	11,525	3,1	11,525	3,4	18,736	7,2
" " " " " II	207,109	56,4	210,605	61,9	206,197	79,5
" " " " " III	17,448	4,7	17,448	5,1	—	—
" " " " " IV	119,855	32,6	86,420	25,5	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88,975	34,3
" " " Eichenschwellen	125,316*)	34,1	132,616	39,0	170,596	65,7
" " " eisernen Schwellen	242,349	65,9	207,445	61,0	—	—

*) Darunter 16,312 Meter Geleise (Pinolinie) mit gemischten Schwellen, wobei jedoch die Eichenschwellen vorherrschen.

ad 3. Das Kapitel Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke enthält folgende Hauptposten:

	1896	1895
	Fr. Cts.	Fr. Cts.
a) eigentlicher Unterhalt	84,942. 34	92,378. 14
b) außerordentliche Hochbauarbeiten	53,770. 85	17,540. 27
zusammen	138,713. 19	109,918. 41

Pro 1896 gehen hiervon ab:

die Kosten der im Jahre 1894 erstellten Lagerschuppen in Sifikon und Bellinzona, die infolge Verletzung in die definitive Anlage Altdorf auf Baukonto übertragen wurden

	16,371. 95	—
rechnungsmäßige Beträge für Kap. II B 3	122,341. 24	109,918. 41

Für den eigentlichen Unterhalt der Hochbauten ist gemäß dieser Aufstellung weniger ausgegeben worden als pro 1895; in den Beträgen hierfür sind die Kosten für den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes Luzern mit Fr. 3,068. 20 pro 1896, bezw. Fr. 7,605. 80 inbegriffen.

Die ausgeschiedenen außerordentlichen Ausgaben betreffen in der Hauptsache:

Umbau der Wärterhäuser Nr. 10, 16, 21, 31, 51, 52 und 61 wegen Feuchtigkeit	Fr. 18,195. 55
Verlegen der prov. Lagerschuppen in Sifikon und Bellinzona in die definitive Anlage in Altdorf	" 6,070. 90
provisorische Freilager für Getreide	" 21,111. 55
Verbesserung der Wasserfassung im Goldreriotunnel (Wasserversorgung für den Bahnhof Chiasso)	" 1,436. 85
Verlängerung der Laderampe in Gordola=Val Verzasca	" 958. 45
und neue Pumpbrunnen für die Wärterhäuser Nr. 144, 146 und 165	" 1,257. 30

In Bezug auf die Ausgaben für die obenerwähnten provisorischen Freilager für Getreide bemerken wir, daß das Material zur Erstellung weiterer Schuppen in Altdorf wieder verwendet und dann dem Baukonto verrechnet wird.

ad 4. Die Ausgaben Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen sind um Fr. 4,736.70 höher als pro 1895 und verteilen sich auf die einzelnen Arbeiten wie folgt:

	1896		1895	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	34,789.	24	22,882.	68
Unterhalt der festen Signale	8,052.	61	6,152.	66
Unterhalt und Erneuerung der Einfriedigungen und Barrieren	36,323.	76	45,393.	57
zusammen	79,165.	61	74,428.	91

In den Ausgaben für den Unterhalt der Telegraphenleitung ist ein Betrag von Fr. 5,640.87 für Auswechslung der Telegraphen- und Signalkabel zwischen Brunnen und Siphon als außerordentliche Ausgabe enthalten; der Ersatz der schadhaft gewordenen Kabel selbst erfolgte durch den Lieferanten. Sonst hat der Unterhalt der Telegraphenleitungen auf der Linie Giubiasco-Chiasso einen erheblichen Mehraufwand infolge Umbau des Geflänges erfordert.

Der Ersatz von hölzernen Einfriedigungen beginnt nun abzunehmen, und die Ausgaben für den Unterhalt der Einfriedigungen sind deshalb auch bedeutend niedriger als pro 1895 und in den Vorjahren.

ad 5. Der Schnebruch hat auf unsern Linien pro 1896, wie ausgewiesen, Fr. 54,078.92 gekostet, d. i. um Fr. 83,641.97 weniger als im Jahre 1895; die Ausgaben stehen jedoch über dem Mittel der 13 vorhergehenden Betriebsjahre, das rund Fr. 40,000. — beträgt (siehe Geschäftsber. 1895, Seite 43). Die Doppelgeleise sind eben viel schwieriger zu räumen als eingleisige Bahnen von doppelter Länge.

Die einzelnen Strecken sind an den Ausgaben wie folgt beteiligt:

	1896		1895	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) Rothkreuz-Erstfeld (erkl.), Thalbahn, 43 Kilom. offene Linie, wovon 9.3 Kilom. doppelgeleisig	1,144.	71	12,307.	26
per Kilometer Fr. 26. —			(Fr. 286. —)	
b) Erstfeld-Gotthardtunnel, Bergbahn, doppelgeleisig, 22 Kilometer offene Linie	17,938.	91	17,145.	—
per Kilometer Fr. 815. —			(Fr. 779. —)	
c) Gotthardtunnel-Bellinzona (erkl.), Berg- und Thalbahn, doppelgeleisig, 56 Kilometer offene Linie	24,537.	25	79,202.	13
per Kilometer Fr. 440. —			(Fr. 1415. —)	
d) Bellinzona-Chiasso, Berg- und Thalbahn, eingleisig, 51 Kilometer offene Linie	8,531.	90	23,992.	65
per Kilometer Fr. 167. —			(Fr. 470. —)	
e) Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Vocarno, Thalbahnen, eingleisig, 32 Kilometer offene Linie	1,926.	15	5,073.	85
per Kilometer Fr. 60. —			(Fr. 160. —)	
zusammen für 204 Kilometer offene Linie	54,078.	92	137,720.	89
im Durchschnitt per Kilometer	265.	—	675.	—

ad C. Sonstige Ausgaben.

Die Mehrkosten von Fr. 5585. 25 rühren von Mehrausgaben für Bureaubedürfnisse zc. (Fr. 3534. 43) und für Entschädigungen, Landbenutzung und Kulturschaden (Fr. 1272. —) her. Letztere Entschädigungen betreffen fast ausschließlich Brandfälle an Kulturen infolge Funkenwurfes der Lokomotiven.

ad III. Stations-, Expeditious- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 2,230,137. 98 und sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 232,965. 81 gewachsen. Davon fallen auf die Personalausgaben Fr. 223,029. 01 und auf die sonstigen Ausgaben Fr. 9,936. 80.

Die Zunahme der Personalausgaben ist eine Folge der eingetretenen Vermehrung des Stations-, Zug- und Arbeiterpersonals, insbesondere aber der neuen Regelung der Gehalts- und Lohnverhältnisse des Personals.

Die Vermehrung der sonstigen Ausgaben ist auf den größern Verbrauch von Bureaubedürfnissen, Druckfachen zc. infolge Zunahme des Verkehrs und auf die Verwendung des elektrischen Lichtes auf mehreren Stationen zurückzuführen.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagensdienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1895 Fr. 3,195,447. 28 betragen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 3,445,365. 30.

Davon fallen:	1896	1895
auf Personalausgaben	Fr. 979,884. 15	Fr. 903,160. 86
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 1,390,665. 77	„ 1,364,176. 77
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 1,049,244. 08	„ 908,206. 33
„ sonstige Ausgaben	„ 25,571. 30	„ 19,903. 32
	Summa Fr. 3,445,365. 30	Fr. 3,195,447. 28

Die Zunahme der Personalausgaben ist eine Folge von Personalvermehrungen sowie von Gehalts- und Lohnerhöhungen.

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Im Berichtsjahre mußte die seit dem Jahre 1874 im Dienste der Gotthardbahn gestandene Lokomotive A²T No. 21 ausrangiert werden.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Ruhrbriquettes zur Verwendung. Briquettes wurden nur für die Lokomotiven der Schnellzüge verwendet.

Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

1883: 26,545,556 kg im Kostenbetrage von Fr.	870,455. 95
1884: 25,756,670 „ „ „ „ „	689,032. 42
1885: 26,087,430 „ „ „ „ „	652,920. 92
1886: 26,469,325 „ „ „ „ „	661,168. 40
1887: 32,506,350 „ „ „ „ „	822,479. 43
1888: 34,689,440 „ „ „ „ „	839,864. 30
1889: 38,121,712 „ „ „ „ „	912,644. 36
1890: 39,050,500 „ „ „ „ „	1,049,696. 22
1891: 43,425,210 „ „ „ „ „	1,283,852. 38
1892: 44,418,980 „ „ „ „ „	1,301,109. 18
1893: 48,166,950 „ „ „ „ „	1,279,124. 20
1894: 53,135,650 „ „ „ „ „	1,324,331. 41
1895: 54,611,955 „ „ „ „ „	1,298,081. 01
1896: 57,052,210 „ „ „ „ „	1,323,468. 65

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883:	11.58	kg	im	Kostenbetrage	von	37.97	Gts.
1884:	12.06	"	"	"	"	32.26	"
1885:	11.58	"	"	"	"	28.98	"
1886:	11.44	"	"	"	"	28.57	"
1887:	12.23	"	"	"	"	30.96	"
1888:	12.41	"	"	"	"	30.04	"
1889:	12.61	"	"	"	"	30.18	"
1890:	13.09	"	"	"	"	35.19	"
1891:	14.10	"	"	"	"	41.69	"
1892:	13.72	"	"	"	"	40.20	"
1893:	13.65	"	"	"	"	36.26	"
1894:	13.83	"	"	"	"	34.48	"
1895:	14.10	"	"	"	"	33.51	"
1896:	14.31	"	"	"	"	33.21	"

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175.5	kg	im	Kostenbetrage	von	Jr.	71,782.25
1884:	54,316.5	"	"	"	"	"	45,162.25
1885:	54,682.7	"	"	"	"	"	42,246.79
1886:	56,458.5	"	"	"	"	"	36,435.36
1887:	68,113.9	"	"	"	"	"	38,363.39
1888:	91,513.3	"	"	"	"	"	45,184.30
1889:	105,606.7	"	"	"	"	"	44,712.94
1890:	111,305.2	"	"	"	"	"	45,106.77
1891:	127,024.8	"	"	"	"	"	48,287.84
1892:	151,881.6	"	"	"	"	"	61,414.—
1893:	169,801.45	"	"	"	"	"	62,836.18
1894:	187,195.10	"	"	"	"	"	64,752.50
1895:	197,132.00	"	"	"	"	"	65,072.67
1896:	196,376.50	"	"	"	"	"	64,070.69

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0.036	kg	im	Kostenbetrage	von	3.13	Gts.
1884:	0.025	"	"	"	"	2.11	"
1885:	0.024	"	"	"	"	1.87	"
1886:	0.024	"	"	"	"	1.57	"
1887:	0.026	"	"	"	"	1.44	"
1888:	0.033	"	"	"	"	1.62	"
1889:	0.035	"	"	"	"	1.48	"
1890:	0.037	"	"	"	"	1.51	"
1891:	0.041	"	"	"	"	1.57	"
1892:	0.047	"	"	"	"	1.90	"
1893:	0.048	"	"	"	"	1.78	"

1894: 0.049 kg im Kostenbetrage von 1.69 Cts.

1895: 0.051 " " " " 1.68 "

1896: 0.049 " " " " 1.61 "

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 734,145. 58 gegen Fr. 586,308. 06 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 18.419 Cts. gegen 15.134 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat sich im Berichtsjahre um 1 Bierwagen, der Eigentum eines Brauereigeschäftes in Luzern ist, vermehrt. Der Sammelgüterwagen G^{RC1} No. 3506 wurde zum Brückenrevisionswagen O^G No. 3995 umgeändert.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 23,303.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 4,638.90 gegen 24,964.05 kg im Kostenbetrage von Fr. 5125. 35 oder per Wagenachskilometer 0.270 gr à 0.005 Cts. gegen 0.298 gr à 0.006 Cts. im Jahre 1895.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 348,794. 02 gegen Fr. 350,768. 19 im Jahre 1895.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 6,196. 94; für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken wurden Fr. 2,034. 81, für Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 4101. 59 und für Bureau- und Magazinslokalitäten Fr. 60. 54 mehr verausgabt als voriges Jahr.

Feuerversicherungen. Unsere Hauptversicherungen blieben unverändert. Die Versicherung der Getreidelager bot dieses Jahr größere Schwierigkeiten. Für das Risiko der Lager in Brunnen, das infolge gänzlicher Füllung der Räume und der zu Ende des Jahres eingetretenen Preissteigerung auf Fr. 5,400,000 anstieg, konnten wir uns bei den in der Schweiz konzessionierten Versicherungsgesellschaften nicht mehr volle Deckung verschaffen. Es war ganz unvermeidlich, daß unsere Gesellschaft für den Betrag von zirka 1 Million Franken während einiger Zeit Selbstversicherer blieb.

Der Gesamtbetrag der Versicherungssumme der Getreidelager betrug am Ende des Jahres Fr. 7,760,000.

Unfallentschädigungen. Wir hatten uns im Berichtsjahre mit Haftpflichtangelegenheiten wenig zu beschäftigen.

Die Entschädigung für den einzigen Fall mit schweren Folgen, der auf unserm Netze vorgekommen ist, wurde durch gütliche Verständigung reguliert; am Ende des Jahres waren mit Ausnahme eines Falles sämtliche auf Grund der Haftpflicht an uns gestellten Ansprüche erledigt.

Nach Maßgabe der Konvention betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle hatten wir im Laufe des Jahres für die Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen auf Grund eines vierten und fünften Liquidationsberichtes zu bezahlen:

für Mönchenstein	Fr. 8,123. 20
„ Zollikofen	„ 6,926. 86
Total	Fr. 15,050. 06

Zur Deckung dieser Summe wird der Rest des für diesen Zweck reservierten Überschusses über den Maximalbestand des Reservefonds im Betrage von Fr. 4,314. 21 Verwendung finden. Der übrige Betrag bleibt zu Lasten der Betriebsrechnung.

Die endliche Abwicklung dieser Angelegenheit verzögert sich wahrscheinlich noch einige Zeit; in der Hauptsache ist jedoch die Liquidation beendet; die 2--3 unerledigten Fälle werden das Gesamtergebn wenig ändern.

	Übertrag	6
2. Zusammenstöße: auf den Stationen		2
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden		70
4. Andere Unfälle		1
	Gesamtzahl der Unfälle	<u>79</u>

	Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße			
Reisende		—	—
Bahnbedienstete		—	1
Drittpersonen		—	—
2. Durch sonstige Ereignisse			
Reisende		—	1
Bahnbedienstete		1	66
Drittpersonen		—	2
		<u>1</u>	<u>70</u>

Der Unfall mit tödlichem Ausgang hat den Hilfsbremser Imhof Franz betroffen, welcher am 4. Mai auf der Station Wassen beim Aufsteigen auf einen fahrenden Güterzug ausglitschte und unter den Wagen geriet.

2. Hilfskassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Aktivmitglieder der Hilfskasse hat sich von 1269 auf 1313 vermehrt.

In Bezug auf die Bewegung innerhalb des Mitgliederkreises verweisen wir auf die nachstehende Übersicht, die uns zu Erläuterungen keinen Anlaß gibt.

Mit Beschluß des Verwaltungsrates vom 1. Februar 1897 wurde über die Restsumme des Agiogewinnes aus der III. Aktienemission im Betrage von Fr. 128,881. 69 zu gunsten der Hilfskassen verfügt. Der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn wurden hiervon auf 31. Dezember 1896 Fr. 103,881. 69 zugewiesen. Dieser Betrag figurirt in der Rechnung als außerordentlicher Beitrag der Gesellschaft.

Die versicherungstechnische Prüfung der Bilanz der Hilfskasse, welche uns pro 31. Dezember 1894 nach Vorschrift des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1889 auferlegt ist, kam im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluß. Unsere Experten haben die Ablieferung der Arbeit auf Mitte März des folgenden Jahres in Aussicht gestellt.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidiät ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Altersentschädigung	Gestorben	Total	durch Altersentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total		
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109

*) Volljährigkeit pensionberechtigter Kinder.
Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse. Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80 *)	84,993.50	1,791,428.03
1892	1,675,888.17	99,261.88 **)	245,122.47 **)	79,271.51	2,099,544.03
1893	2,036,018.38	101,676.— **)	143,954.76	92,898.05	2,374,547.19
1894	2,181,671.37	100,389.08 **)	151,881.48	141,586.38 †)	2,575,528.31
1895	2,491,899.76	122,234.28 **)	267,554.27 ***)	141,962.19 †)	3,023,650.50
1896	2,935,802.22	94,288.95	346,530.95 ††)	158,941.72 †)	3,535,563.84

*) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.
**) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von älteren Beamten.
***) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—
†) Zinsen und Kursgewinne.
††) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881.69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Altersentschädigungen	Total				
1891	21,475.13	21,781.62	2600.00	45,856.75	5,903.06	63,780.05 *)	115,539.86	1,675,888.17
1892	25,099.69	27,798.31	3626.65	56,524.65	6,093.75	907.25	63,525.65	2,036,018.38
1893	32,696.18	31,443.55	—	64,139.73	7,271.05	121,465.04 *)	192,875.82	2,181,671.37
1894	39,182.75	34,056.08	4250.—	77,488.83	3,260.—	2,879.72	83,628.55	2,491,899.76
1895	34,442.25	39,152.30	8100.—	81,694.55	4,075.20	2,078.53	87,848.28	2,935,802.22
1896	32,710.05	44,846.92	8470.—	86,026.97	3,108.80	2,477.55	91,613.32	3,443,950.52

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätdienst beschäftigten Arbeiter der Gotthardbahn hat auch dieses Jahr aus den schon früher erörterten Ursachen wiederum Betriebsrückschläge aufzuweisen. Zur Wiederherstellung der frühern Reserven wurde der Kasse aus dem Rest des Agiogewinnes aus der III. Aktienemission ein Betrag von Fr. 25,000. — zugewiesen. Diese Verfügung ist durch Beschluß des Verwaltungsrates vom 1. Februar 1897 genehmigt worden.

Die Revision der Statuten, womit das finanzielle Gleichgewicht bei der genannten Betriebskrankenkasse hergestellt werden soll, während die Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter Mehrleistungen gestattet, wurde im Laufe des Jahres zum Abschluß gebracht. Die hundesrätliche Genehmigung der neuen Statuten erfolgte am 20. Januar 1897.

Die Krankenkasse für die beim Bau der Zweiglinien Luzern-Zimmensee und Zug-Goldau beschäftigten Arbeiter ergibt folgendes Resultat:

	Abteilung				Total	
	Luzern-Zimmensee		Zug-Goldau		Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen:						
Saldo vom 31. Dezember 1895	7,656	99	8,413	60	16,070	59
Monatsbeiträge der Mitglieder	18,009	70	35,278	65	53,288	35
Bußen	—	—	24	50	24	50
Zuschüsse der Unternehmer	4,779	—	—	—	4,779	—
Kapitalzinsen	163	65	276	15	439	80
	30,609	34	43,992	90	74,602	24
Ausgaben:						
Verwaltungskosten	1,058	30	265	75	1,324	05
Transportkosten	127	45	889	—	1,016	45
Arztkosten	4,384	30	3,657	80	8,042	10
Medikamente	4,634	—	2,405	10	7,039	10
Berpflegungskosten	14,526	60	21,157	85	35,684	45
Beerdigungskosten	100	35	341	90	442	25
Verschiedenes	—	—	23	—	23	—
	24,831	—	28,740	40	53,571	40
Saldo per 31. Dezember 1896	5,778	34	15,252	50	21,030	84
Der Saldo wird ausgewiesen:						
2 Stück 3 ¹ / ₄ % Obligationen der Kantonalbank Luzern	2,000	—	—	—	2,000	—
1 „ Interimsschein „ „ „	1,000	—	—	—	1,000	—
1 Kassabüchlein „ „ „	1,790	10	—	—	1,790	10
Depotkonto bei der Kantonalbank Luzern	300	—	—	—	300	—
1 Sparbüchlein bei der Sparkassa Zug	—	—	12,249	60	12,249	60
Kontokorrent-Guthaben bei der Sparkassa Zug	—	—	1,047	50	1,047	50
Ausstand bei der Unternehmung Catella & Dagasso (seit her eingegangen)	—	—	1,592	60	1,592	60
Barschaft in den Handkassen der Rechnungsführer	688	24	362	80	1,051	04
	5,778	34	15,252	50	21,030	84

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2,734.58 zugeflossen und Fr. 150. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts- und Maschinendienstes.

Der Titelbestand von nom. Fr. 78,500. — 3½ % Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem vorjährigen um Fr. 3,500. — erhöht worden.

F. Hilfsgeschäfte.

1. Werkstätten dienst.

Die Beamten sind im Berichtsjahre um 2 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 429 Mann,
 „ 31. Dezember „ „ „ „ 469 „

Die größte Zahl am Monatsende war 470, die kleinste 429 Mann, und zwar :

Vorarbeiter	10—9	Schreiner und Glaser	23—18
Vorarbeitergehülfen	1—2	Maler und Lackierer	15—12
Schlosser und Monteurs	166—153	Sattler	6—6
Dreher	41—38	Lehrlinge	42—43
Schmiede und Zuschläger	21—22	Handlanger	125—105
Kesselschmiede	11—12	Werkzeugmacher	1—1
Kupferschmiede	3—3	Metallgießer	2—2
Spengler	1—1	Nachtwächter	2—2

Im ganzen gelangten 144 Lokomotiven, 653 Personen- und 2138 Güterwagen zur Reparatur.

Am 1. Januar waren 20 Lokomotiven, 25 Personen- und 49 Güterwagen und am 31. Dezember 19 Lokomotiven, 38 Personen- und 42 Güterwagen in Reparatur.

Außer diesen Reparaturen wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie : Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 8 Lokomotiven mit der Westinghousebremse; Umbau von 13 Gepäckwagen auf größeren Radstand und Ausrüsten mit freien Lenkachsen; Anfertigen von Materialien, wie Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. für die Materialverwaltung; ferner : Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabteilungen.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich im Berichtsjahre hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem kleinen Unterhalte der im Dienste stehenden Lokomotiven. Überdies führten sie auch Arbeiten aller Art aus für die verschiedenen Dienstabteilungen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten :

am 1. Januar 69 Mann,
 „ 31. Dezember 69 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 65—74 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	18—28	9—10	10
Dreher	1	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Spengler	1	1	—
Lehrlinge	5—6	5—7	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger:	4—6	2—3	2—3

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	32,571,000 m ³ Gas
Die Vorräte betragen am 1. Januar 1896	274,000 " "
	<hr/>
Total	32,845,000 m ³ Gas
Hiervon wurden abgegeben:	
an Wagen der Gotthardbahn	15,929,221
" " fremder Verwaltungen	13,663,448
	<hr/>
	29,592,669 m ³ Gas
Gasverlust im Jahre 1896	2,916,331 " "
Gasvorrat am 1. Januar 1897	336,000 " "
	<hr/>
Total wie oben	32,845,000 m ³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 37

" nutzbaren " " " " 1. 50

Im Berichtsjahre wurden 66,493,50 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterial m³ 48,98 Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	<u>1896</u>	<u>1895</u>
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	14	13
Archivariat	3	3
Büreau der Rechnungsrevision	7	7
Buchhaltungsbüreau	5	5
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Büreau	13	13
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	36	36
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3	3
Telegrapheninspektion und Telegraphist	2	3
Abwartpersonal	7	8
	<hr/>	<hr/>
Übertrag	98	99

	<u>1896</u>	<u>1895</u>
Übertrag	98	99
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmitteldepot)	19	19
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmitteldepot	20	20
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen	10	8
	<u>155</u>	<u>154</u>

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	17	17
Bahningeniure und deren Bureaux	13	14
Bahnmeister und Aufseher	20	19
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	39	39
Streckenwärter	94	94
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	144	142
Barrierenwärterinnen	119	123
Verschiedene Angestellte	6	6
Arbeiter im Taglohn	511	548
	<u>963</u>	<u>1002</u>

3. Stations-, Expeditiöns- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	13	12
Wagenkontrolle	9	9
Betriebsinspektion	1	1
Bahnhofsvorstände	7	7
Stationsvorstände	34	34
Souschefs	9	8
Stationsgehülfen	63	61
Wagenkontrolleure	16	13
Einnehmer	9	9
Gepäckexpedienten	4	4
Telegraphisten	15	13
Ambülante Stellvertreter	15	12
Lagerhausverwalter	1	1
Güterexpedienten	3	3
Güterexpeditiönsgehülfen	53	53
Güterschaffner	19	18
Rangiermeister	7	7
Rangiermeister-Gehülfen	4	4
Portiers und Hülfsportiers	6	6
Volontäre	20	15
Stationswärter	103	98
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1	1
Oberzugführer	2	2
Übertrag	<u>414 1118</u>	<u>391 1156</u>

	<u>1896</u>	<u>1895</u>
Übertrag	414 1118	301 1156
Zugführer	57	55
Kondukteure	78	79
Schlafwagenbediener	3	3
Bremsler	158	151
Überseher	2	2
Billettdrucker	1	1
Gepäckarbeiter	3	3
Lampisten	8	8
Putzerinnen	2	2
Nachtwächter	7	6
Wandvorstufen	50	51
Güterarbeiter	155	126
Maschinenwärter-Gehülften	3	3
	<hr/>	<hr/>
	941	881

4. Maschinenendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	15	15
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	14	14
Lokomotivführer	95	94
Lokomotivheizer	103	91
Lokomotivheizer provisorisch	36*)	38 *)
Putzermeister	3	3
Lokomotivputzer	67	67
Lampisten	4	4
Wagenaufscher	1	1
Wagenvisiteure	5	5
Wagenvisiteur-Gehülften (9 provisorisch)	18	17
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	35	36
	<hr/>	<hr/>
	396	385

5. Werkstätdendienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	11	11
Werkführer (3) und Werkführergehülften (3)	6	5
Vorarbeiter	11	10
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner, Spengler	284	312
Handlanger	118	117
Lehrlinge	42	56

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Depotchef-Gehülften für den Werkstätdendienst	1	—
Vorarbeiter	3	3
	<hr/>	<hr/>
Übertrag	476 2455	514 2422

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

	1896	1895
Übertrag	476 2455	514 2422
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	44	45
Handlanger	10	9
Lehrlinge	12	13
	<hr/>	<hr/>
	542	581
6. Gasanstalt.		
Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfen	1	1
Gasarbeiter	3	3
	<hr/>	<hr/>
	5	5
Total	3002	3008

Rekapitulation.

	1896	1895
Zahl der Betriebsbeamten	1546, per Bahnkilometer 5, ₈₁	1504, per Bahnkilometer 5, ₆₅
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1456, " " 5, ₄₇	1504, " " 5, ₆₅
Total	3002, per Bahnkilometer 11, ₂₈	3008, per Bahnkilometer 11, ₃₀

III. Finanzwesen.

Zur Deckung des Geldbedarfes für den fortschreitenden Bau der Zufahrtslinien, sowie unseres Antheiles an dem Baukapital des neuen Bahnhofes in Luzern u. s. w. haben wir im Berichtsjahre von den uns durch Beschluß der Generalversammlung zur Verfügung gestellten 15 Millionen Franken des 3 1/2 % Anleihe den Betrag von Fr. 6,000,000 sukzessive aus freier Hand begeben und außerdem die Summe von Fr. 500,000 theils den beiden Krankenkassen und theils dem Reserwefonds zur Ergänzung überwiesen. Der Verkaufskurs bewegte sich mit Ausnahme erwähneter Überweisung, die zum Nennwert erfolgt ist, zwischen 101.25 bis 101.50 netto.

Jahresbilanz. Im Betrage des Subventionskapitals von Fr. 119,000,000. — und des Aktienkapitals von " 50,000,000. — sind keine Veränderungen zu verzeichnen. Auf dem Aktienkapitale bleibt noch ein Restbetrag von Fr. 750, nämlich die zweite Einzahlung auf 3 Aktien mit je Fr. 250, ausstehend. Wir haben bisher davon Umgang genommen, die statutarischen Maßregeln auf diese 3 Aktien zur Ausführung zu bringen, indem wir annehmen, daß die Einzahlung bei der nächsten Dividendenausrichtung erhältlich gemacht werden könne. Der ausstehende Betrag ist einstweilen im Aktivposten „Verschiedene Debitoren“ begriffen.

Was das Obligationenkapital anbetrifft, so waren vom 3 1/2 % Anleihen zu Ende des Vorjahres laut Geschäftsbericht in Zirkulation Fr. 99,690,000. — hierzu kommen die eingangs erwähnten " 6,500,000. —

zusammen Fr. 106,190,000. —

Dagegen gehen ab die auf den 30. September zur Rückzahlung ausgelosten " 320,000. —

es verblieben in Umlauf Fr. 105,870,000. —