Bahnbetrieb

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1884)**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

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

http://www.e-periodica.ch

„nämlich:

„1. 3/4 Kosten der ersten Mauerung der äußern Strecken Fr. 87,892. 69 Cts.

„2. 3/4 der Kosten der ersten Rekonstruktion Fr. 72,165.

„3. 3/4 der Kosten des Einbaues der zweiten Rekonstruktion Fr. 306,345.

„4. die sämmtlichen Kosten der Mauerung der zweiten Rekonstruktion Fr. 530,107. 46 Cts.

„5. 1/2 der Kosten der ersten Mauerung der innern Strecke Fr. 25,546. 95 Cts., laut schiedsgerichtlichem Urtheil vom 26. Juni 1878.

„b) Die Gotthardbahngesellschaft ist ferner schuldig, als allgemeine Entschädigung an die Unternehmung Favre „zu bezahlen Fr. 757,500 sammt Zins zu 5 % seit 1. Januar 1882,

„nämlich;

„a. Fr. 240,000 für die durch verspätete Typenbestimmung auf folgenden Strecken entstandenen Schäden:

„1. Kilometer bei Göschenen
„bei der Tunnelvereinigung Airolo } Fr. 10,000.

„4800—6100 nördlich
„4900—5900 südlich } Fr. 230,000.

„b. Für Transportschwierigkeiten, Lohnerhöhung und Steigerung der Hitze im Innern der Nordseite in Folge der Absperrung durch die Druckpartie m. 2800 Fr. 517,500.

„III. Die weitergehenden Begehren der Unternehmung Favre sind abgewiesen; ebenso das Begehren der „Gotthardbahngesellschaft, daß sie zum außergerichtlichen Verkauf der verpfändeten Werthschriften ermächtigt werde.

„IV. Die Kosten des Schiedsgerichtes sind beiden Partien zu gleichen Theilen auferlegt."

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Zur Hebung des Personenverkehrs wurden zwischen den bedeutenderen Stationen der Gotthardbahn sogenannte Sonn- und Festtagsbillete zu ermäßigten Preisen eingerichtet und ähnliche Billete successive auch mit den Verwaltungen der Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn, Schweiz. Centralbahn, Schweiz. Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen eingeführt.

Für den Besuch der vom 26. April bis 31. Oktober in Turin stattgefundenen italienischen Landes-, Kunst- und Gewerbeausstellung wurden ab schweizerischen, deutschen, französischen und belgischen Stationen und ab London theils direkte Hin- und Rückfahrtsbillete zu ermäßigten Preisen nach Turin mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Tagen, theils Hin- und Rückfahrtsbillete nach Chiasso oder Pino in Verbindung mit den von der Alta Italia ab diesen Grenzpunkten zu besonders ermäßigten Taxen erstellten Hin- und Rückfahrtsbilleten ausgegeben.

Leider wurde sowohl der Besuch der Landesausstellung in Turin als auch die Personenfrequenz mit Italien im Allgemeinen durch die an einigen Orten Südfrankreichs und Italiens ausgebrochene Cholera-Epidemie und die von der Italienischen Regierung verhängten Ausnahme-Maßnahmen an der schweiz. Grenze sehr beeinträchtigt.

Im Berichtsjahre gelangten außerdem noch folgende Tarife und Reglemente zur Einführung:

1. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Paris und schweizerischen, sowie italienischen Stationen via Petit Croix-Basel oder Delle-Basel;

2. Personen- und Gepäcktarif zwischen Einsiedeln und Stationen der Gotthardbahn;

3. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Zürich, sowie Stationen der Gotthardbahn und Stationen des Langensee's via Locarno;

4. Tarif für den österreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr via Arlberg;

5. Eine Instruktion, nach welcher die Bahnhof- und Stationsvorstände ermächtigt werden, die Gültigkeitsdauer von Personenbilleten bei Zugsverspätungen und verfehlten Anschlüssen um einen Tag und in Fällen von Erkrankung oder Verletzung des Reisenden oder seiner Begleitung um diejenige Zeit, die bis zur Vollendung der Reise noch nöthig ist — in maximo jedoch nicht mehr als fünf Tage über die Gültigkeit des Billetes hinaus — zu verlängern;

6. Reglement betreffend die Heimbeförderung hülfsbedürftiger Schweizer aus dem Auslande zur Hälfte der tarifmäßigen Taxe auf den schweizerischen Strecken;

7. Reglement und Tarif für Krankentransporte in besondern Wagen;

8. Reglement betreffend die Beförderung von Krankenschwestern inländischer Diakonissen-Anstalten zur Hälfte der gewöhnlichen Taxen auf den schweizerischen Bahnen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden im Personen- und Gepäckverkehr 89 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 25 abgewiesen wurden; dagegen haben 61 Rückerstattungen im Betrage von zusammen Fr. 1181. 13 Cts. stattgefunden; 3 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Wir haben im letztjährigen Geschäftsberichte die für unsern internen und direkt schweizerischen Güterverkehr festgesetzten Grundtaxen genannt. Auf Grund jener Einheitssätze und unter Berücksichtigung der projektirten Taxen für den schweizerisch-italienischen Verkehr wurde ein neuer Gütertarif für unsern internen Verkehr; ferner ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn und denjenigen der schweiz. Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, Tößthalbahn und der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln; endlich auch ein solcher zwischen den Stationen der Gotthardbahn und denjenigen der Schweiz. Centralbahn, sowie der Aargauischen Südbahn eingeführt. Die Erstellung eines direkten Tarifs für den Verkehr nach und von den Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn ist ebenfalls in Arbeit genommen worden, jedoch war dessen Vollendung im laufenden Jahre nicht mehr möglich.

Die Ausarbeitung eines direkten Gütertarifs mit den Westschweizerischen Bahnen konnte noch nicht in Angriff genommen werden, da letztere einen definitiven Beschluß darüber, ob sie das Reformsystem annehmen wollen, im Berichtsjahre noch nicht gefaßt haben. Dagegen wurde, um die direkte Abfertigung von Gütern, welche schweizerischen Ausnahmetarifen angehören, zu ermöglichen, zwischen den Stationen der Gotthardbahn und solchen der Westschweizerischen Bahnen ein Distanzenzeiger ausgegeben.

Eine besondere Aufmerksamkeit haben wir der vom Schweiz. Eisenbahndepartement angeregten Frage betreffend die Erstellung eines schweizerischen Getreideausnahmetarifs gewidmet. Da nämlich schon in den ersten hierauf bezüglichen Verhandlungen die betheiligten Bahnen sich darüber verständigt hatten, daß der fragliche schweizerische Getreidetarif auch bei Erstellung von direkten Getreidetarifen mit dem Ausland anzuwenden sei und billigere Taxen für die schweiz. Strecken nur bei nachgewiesener ausländischer Konkurrenz gewährt werden dürfen, war es für die Gotthardbahn, welche doch vermöge ihrer geographischen Lage auf einen großen Theil des Getreideimports nach der Schweiz naturgemäß Anspruch hat, absolut geboten, die Bildung eines gegenüber den übrigen Importrouten konkurrenzfähigen Tarifes anzustreben. Alle Verwaltungen waren darin einig, daß ein Staffeltarif den Interessen der schweizerischen Bahnen am besten entspreche. Dagegen gingen unsere Ansichten und diejenigen der übrigen betheiligten Bahnen bezüglich der Höhe der Grundtaxen anfänglich ziemlich bedeutend auseinander. Die übrigen Verwaltungen wollten einen Vorschlag mit ziemlich hohen Einheitstaxen annehmen, dem wir aber namentlich mit

Rücksicht auf die sich stark geltend machende Konkurrenz via Rotterdam-Mannheim nicht beipflichten konnten. Hinwieder glaubten die übrigen Bahnen die von uns beantragten billigen Grundtaxen nicht annehmen zu können, weil ihnen hiedurch große Einnahmenausfälle entstehen würden und weil sie so große Ermäßigungen überhaupt nicht für nöthig halten. Nach wiederholten Verhandlungen und nachdem sich auch noch andere Verwaltungen für unsern Antrag ausgesprochen hatten, wurde schließlich vereinbart, den fraglichen Ausnahmetarif auf folgenden, von unserm Vorschlag nur unwesentlich abweichenden Einheitstaxen aufzubauen:

Grundtaxen pro 100 Kilogramm und pro Kilometer in Cts.

Vom	1.	bis 100.	Kilometer	0,80
„	101.	„ 150.	„	0,60
„	151.	„ 200.	„	0,35
„	201.	„ 300.	„	0,25
Ueber 300 Kilometer				0,20

Expeditionsgebühr: 10 Cts. pro 100 Kg.

Hiebei ist jedoch verstanden, daß der Getreidetarif nur für Distanzen von 70 Km. an Gültigkeit habe, daß dagegen für Entfernungen unter 70 Km. die internen und direkten allgemeinen Gütertarife maßgebend seien, soweit nicht die im Getreidetarif für 70 Km. berechnete Taxe billiger sei. Zu bemerken ist noch, daß, während in den früheren Getreideausnahmetarifen auch der Artikel „Mehl" einbezogen war, dieß in dem neuen Tarif nicht mehr der Fall ist. Die Weglassung ist auf Wunsch der Schweizerischen Müllerei erfolgt, und es hofft diese durch den Umstand, daß das Mehl jetzt vielfach höhere Taxen zahlt als das Getreide, auf dem schweizerischen Mehlmarkte mit ihrem Produkte gegenüber der ausländischen Waare eher konkurriren zu können.

Der fragliche Tarif ist ein Schematarif, und es wurden, um dem Publikum sowohl als den Dienstorganen der Bahnen eine möglichste Uebersicht zu geben, ab den verschiedenen schweiz. Grenzpunkten, wie Chiasso transit, Pino transit ꝛc., ausgerechnete Stationstarife in Form von Anhängen zum genannten Getreideausnahmetarif Nr. 6 ausgegeben. Die Einführung erfolgte auf 15. September.

Außer den bereits genannten Tarifen wurden noch in Kraft gesetzt:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis im internen und direkten Verkehr der schweiz. Bahnen;
2. Instradirungstabelle für den direkten Güterverkehr zwischen der Gotthardbahn und den schweiz. Bahnen mit I. Nachtrag;
3. Neue Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen;
4. I. Nachtrag zum schweiz. Spezialtarif Nr. 1 für Bier in Fässern;
5. III. Nachtrag zum schweizerischen Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren.

Im vorjährigen Geschäftsbericht hatten wir noch erwähnt, daß die Gotthardbahn für die allgemeinen Tarife des schweizerisch-italienischen Güterverkehrs die gleichen Grundtaxen zur Verfügung stelle, welche im deutsch-italienischen Verkehr der ersten deutschen Zone zugestanden sind. Die übrigen Schweizerischen Bahnen verlangten die Einrechnung ihrer normalen, im schweizerischen Verkehr gültigen Taxen. Nur die Schweiz. Centralbahn gewährt, wie schon im bisherigen schweiz.-italienischen Güterverkehr, für Basel das billigere Nordostbahn-Taxschema statt des höhern eigenen.

Auf diesen Grundlagen wurden die neuen schweizerischen Schnittsätze bis Chiasso tr. und Pino tr. berechnet. Die Einführung des Tarifs aber konnte im laufenden Jahre verschiedener Hindernisse wegen nicht mehr erfolgen und es mußte daher die Gültigkeit des bisherigen Tarifes abermals verlängert werden.

Desto mehr haben wir uns bemüht, durch Erstellung einiger Ausnahmetarife wichtige Artikel des schweizerischen Imports auf unsere Linien zu ziehen und auch den Export schweizerischer Produkte nach Italien zu heben.

Es ist hier in erster Linie des Ausnahmetarifs für Getreide ꝛc. ab Venedig, Genua ꝛc. vom 15. Mai zu erwähnen, der indessen schon am 15. Oktober durch den Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide ꝛc. aufgehoben und ersetzt wurde. In diesem letztern sind für die schweiz. Strecken die Taxen des schon oben genannten schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 6 eingerechnet. Unsere Erwartungen, daß dieser Tarif unsern Verkehr wesentlich steigern werde, sind nicht getäuscht worden; denn seit Einführung desselben hat der Getreideverkehr aus Italien und speziell derjenige ab Genua ganz bedeutend zugenommen. Ohne Zweifel wäre der Transitverkehr über Genua und Venedig noch größer geworden, wenn die Oberitalienischen Bahnen, wie wir wiederholt verlangten, ihre Frachten ab Genua und Venedig ebenfalls entsprechend ermäßigt hätten. Leider waren unsere dießbezüglichen Bemühungen bisher ohne Erfolg, obschon wir der genannten Verwaltung nachgewiesen haben, daß alle ausländischen Bahnen, welche bezüglich des Getreideimports nach der Schweiz konkurriren, durchwegs bedeutend billigere Taxen zur Verfügung stellen als sie und obschon die Oberitalienischen Bahnen ganz wohl wissen, daß die Durchschnittsantheile der Gotthardbahn bereits ebenso niedrig oder noch niedriger sind als die ihrigen.

Auf den 1. September gelangte im Weitern ein Ausnahmetarif für Petroleum in Kisten und Fässern ab Venedig, Genua ꝛc. zur Einführung. Im Berichtsjahre sind zwar noch keine großen Transporte ausgeführt worden, doch ist zu hoffen, daß, nachdem sowohl die Oberitalienischen Bahnen als auch wir billige Taxen gewährt haben, die Einfuhr des russischen Petroleums in die Schweiz via Gotthard einen beträchtlichen Umfang annehmen werde, sobald in den Raffinerien die noch nothwendigen Verbesserungen durchgeführt sein werden.

Der auf den 1. Oktober in Kraft gesetzte Ausnahmetarif Nr. 7 für rohe Baumwolle weist gegenüber dem frühern Tarif ebenfalls Ermäßigungen auf, da solche durch die vermehrte Konkurrenz der Route Triest-Arlberg nothwendig waren.

Der im letztjährigen Bericht erwähnten Vereinbarung, daß der schweiz. Eisenindustrie für ihren Export nach Italien die gleichen Vergünstigungen gewährt werden sollen, wie dieß im deutsch-italienischen Verkehr geschehen ist, sind außer unserer Verwaltung noch die Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn, schweiz. Centralbahn, Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten. Der bezügliche auf den 20. August eingeführte Tarif (Ausnahmetarif Nr. 9) ist auf folgenden Grundlagen aufgebaut:

Kategorien	a und b	c	d	e
Cts. pro 1000 Kg. und pro Km.	6,17	4,32	3,20	3,0

nebst je einer Expeditionsgebühr von 50 Cts. pro 1000 Kg.

Endlich ist noch hervorzuheben, daß, um den schweizerischen Holzstofffabriken den Absatz ihres Produktes in Italien zu ermöglichen, von den vorstehend genannten Schweizerischen Bahnen auch für Holzstoff (Holzzeugmasse) Ausnahmetaxen nach Chiasso tr. und Pino tr. erstellt wurden, und zwar auf der Grundlage von 5,2 Cts. pro Tonne und Km., zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 50 Cts. pro Tonne.

Viele andere weniger wichtige Maßnahmen glauben wir nicht besonders nennen zu sollen.

Bezüglich des deutsch-italienischen Güterverkehrs ist in erster Linie zu erwähnen, daß der Anregung einiger Deutschen Bahnen zufolge in Abweichung vom bisherigen Grundsatze, daß nur die kürzeste Route (Gotthard oder Brenner) Instradirungsroute sein dürfe, der Beschluß gefaßt wurde, die neuen Tarife, in welche seitens der Schweiz. Bahnen die im letztjährigen Berichte bezeichneten Grundtaxen zur Einrechnung kommen sollen, in der Art zu konstruiren, daß von allen deutschen Verbandsstationen aus normal gebildete Schnittsätze sowohl nach Pino tr. und Chiasso tr. als auch nach Peri tr. erstellt werden. Die Italienischen Bahnen berechnen ebenfalls ab allen ihren Verbandsstationen Schnitttaxen nach Peri tr. und Chiasso tr. oder Pino tr. (nach letztern zwei Uebergangspunkten alternativ gemäß den zwischen der Gotthardbahn und den Oberitalienischen Bahnen getroffenen Vereinbarungen). Dem Versender bleibt alsdann die Wahl der Route (Gotthard oder Brenner) anheimgestellt.

Hiebei hat es die Meinung, daß die transportirende Route in allen Fällen die Traktionsgebühren erhält; aus denjenigen Transporten, die gemäß den getroffenen Vereinbarungen in die Gemeinschaft fallen, kommt ihr außerdem die Hälfte des Reingewinnes zu, wogegen sie auf Sendungen, welche nach den Vereinbarungen der Gemeinschaft nicht angehören, sondern ausschließlich der andern Route zufallen, keine andern Antheile als die Traktionskosten bezieht.

Im Weitern ist der langen Verhandlungen über die Aufnahme der im September eröffneten Arlbergbahn in den deutsch-italienischen Güterverband zu erwähnen. Während die Oesterreichischen Staatsbahnen eine ganz neue, für die Gotthardroute ungünstige Verkehrstheilung beantragten, erklärten die an der Gotthardroute betheiligten Verwaltungen, daß sie einen für sie ungünstigern Theilungsmodus als den bisherigen keinesfalls annehmen können. Schließlich einigte man sich dahin, daß mit der Einführung der neuen deutsch-italienischen Gütertarife die bisherigen Gemeinschaftsverhältnisse nur insoweit Aenderungen erleiden sollen, als sich solche in Folge der eingetretenen Distanzkürzungen nach Peri tr. gemäß den früheren Grundsätzen über die Berechnung des Gemeinschaftsgebietes ergeben. In der Theilung des Lebensmittelverkehrs Italien-Belgien, England und Holland tritt eine Aenderung nicht ein und behält somit die Gotthardroute die Hälfte der aus dem festgestellten italienischen Gemeinschaftsgebiet effektuirten Transporte ungeschmälert.

Gemäß den oben genannten Grundsätzen wurde nun die Aufstellung der deutsch-italienischen Gütertarife begonnen. Verschiedener Anstände wegen, die sich bei Berechnung der Schnittsätze bis Pino tr., Chiasso tr. und Peri tr. ergaben, und deren Beseitigung im laufenden Jahre nicht mehr möglich war, mußte die Einführung des Tarifes verschoben werden.

In Kraft gesetzt wurden folgende Tarife, Nachträge ꝛc.:

1. Ausnahmetaxen für gewisse Güter in Wagenladungen von mindestens 7000 Kilogramm ab Eger und Hof nach Genua mit Bestimmung Spanien;

2. Ausnahmetarif für Steinkohlen ꝛc. vom 15. April und I. Nachtrag hiezu vom 1. September;

3. Anhang zu Theil III und IV, enthaltend Ausnahmetarife für Sumach, Wein, Kartoffelmehl, vegetabilische Oele, Hohlglaswaaren, Fensterglas, Weinhefe und metallurgische Erzeugnisse;

4. Anhang zu den Ausnahmetarifen Nr. 12 und 33;

5. Berichtigungsblatt zu Theil I, III und IV.

Im belgisch-italienischen Güterverkehr wurden auf den 1. November eine Reihe von Ausnahmetarifen für die wichtigsten Verkehrsartikel zwischen Belgien und Italien in Kraft gesetzt.

Die Einführung eines allgemeinen belgisch-italienischen Gütertarifs dagegen mußte verschoben werden, weil die deutsch-italienischen Tarife, an die sich jener bezüglich der reglementarischen Bestimmungen und Waarenklassifikation ꝛc. naturgemäß anlehnen muß, nicht fertig erstellt werden konnten.

Im niederländisch-italienischen Güterverkehr sind bezüglich der Erstellung einiger Ausnahmetarife für wichtige Verkehrsartikel die Verhandlungen dem Abschlusse nahe, so daß die Tarife in nächster Zeit werden ins Leben treten können.

Die Einführung eines allgemeinen niederländisch-italienischen Gütertarifes wird erst später erfolgen.

Bezüglich des französisch-italienischen Güterverkehrs ist nicht viel neues zu verzeichnen. Auf ein von uns vorgelegtes Projekt zu einem Gütertarif zwischen Paris und Chiasso tr., bezw. Pino tr. steht die Antwort der Französischen Ostbahn noch aus.

Zu den auf 1. Januar 1884 pendent gebliebenen 257 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1889 hinzugekommen. Von diesen 2146 Fällen sind 1895 erledigt worden, so daß 251 auf das Jahr 1885 vorzutragen waren.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

Der am 15. Oktober 1883 in Kraft getretene Fahrplan wurde gegen Ende der Wintersaison theilweise modifizirt, indem vom 25. April 1884 an die Nachtschnellzüge auf der Linie Bellinzona-Luino wieder eingeführt wurden. Wir entsprachen damit einem dringenden Gesuch der Alta Italia, welches diese Verwaltung mit Rücksicht auf die am 1. Mai zu eröffnende Turiner Landesausstellung an uns gestellt hatte. Ebenfalls mit Rücksicht auf diese Ausstellung wurde am 25. April in unsere Tages-Schnellzüge ein direkter Wagen Zürich-Turin-Zürich, in die Nachtschnellzüge ein direkter Wagen Bellinzona-Turin-Bellinzona und mit Einführung der Sommerfahrordnung in die Tagesschnellzüge ein solcher Basel-Turin-Basel eingestellt.

Mit der auf 1. Juni 1884 eingeführten Sommerfahrordnung wurden die Züge 6 und 7, welche im Winter nur zwischen Luzern und Erstfeld verkehrten, wieder wie im Sommer 1883 auf die Strecke Erstfeld-Göschenen beziehungsweise Airolo ausgedehnt und dadurch ein Anschluß an die auf der Südseite kursirenden Züge 4 und 9 geschaffen. Die Züge 13 und 14, welche im Sommer 1883 zwischen Bellinzona und Chiasso verkehrten, wurden im Winter nicht ausgeführt. Dagegen hielten die Nachtschnellzüge an allen Stationen dieser Strecke an. Mit 15. Juni ließen wir nun diese Züge zwischen Lugano und Chiasso kursiren, wodurch den Wünschen der Bevölkerung genügt und zugleich erreicht wurde, daß die Nachtschnellzüge auf der Strecke Lugano-Chiasso nur noch in Mendrisio anhalten müssen. Die Züge 13 und 14 fanden in Chiasso direkten Anschluß nach und von Mailand.

Statt des während der frühern Fahrplanperioden bestehenden Spätzuges Nr. 55 auf der Strecke Bellinzona-Locarno wurde ein Morgens 5 Uhr von Bellinzona abgehender Frühzug Nr. 51 eingeführt, der den Wünschen der Post und der Bewohner der Thalschaften Maggia, Cento Valli, Onsernone u. s. w. besser entsprach als der Spätzug.

Um den stets sich wiederholenden Gesuchen der Regierungen und der Einwohner um bessere Bedienung der Zwischenstationen entgegen zu kommen, sahen wir uns veranlaßt, einen Versuch mit der Einführung sogenannter Lokalzüge zu machen. In der Sommerfahrplan-Periode verkehrte je ein Lokalzug in jeder Richtung auf den Strecken Rothkreuz-Amsteg und Bellinzona-Faido in der Weise, daß in Rothkreuz beziehungsweise Faido von den Tagesschnellzügen auf die Lokalzüge und umgekehrt übergegangen werden konnte. Die Lokalzüge bedienen somit die von den Schnellzügen überfahrenen Stationen und vermitteln den Anschluß ab den letzteren an die ersteren auf den Uebergangsstationen. Die Lokalzüge der Nordseite wurden von der Bevölkerung gut benutzt und haben unzweifelhaft zur Hebung des Lokalverkehrs beigetragen, während die Frequenz dieser Züge auf der Südseite noch viel zu wünschen übrig ließ.

Bei Anordnung der Lokalzüge, die keinem Massenverkehr zu genügen brauchten, sondern, wie ihr Name besagt, nur den lokalen Interessen zu dienen hatten, waren wir bestrebt, eine den Verhältnissen entsprechende Betriebsform einzuführen. Das Eisenbahndepartement gestattete, daß die Züge nur zum Personen- und Gepäcktransport bestimmt und eingerichtet werden und nur von zwei Mann, einem Lokomotivführer, der zugleich den Heizer vertritt, und einem Zugsbeamten, der den Zugführer-, Gepäck- und Personendienst zu versehen hat, bedient werden dürfen. Die betreffenden Zugsbeamten wurden so weit mit der Behandlung der Maschine vertraut gemacht, daß sie im Stande sind, bei allfällig eintretender Dienstunfähigkeit den Lokomotivführer zu vertreten. Der Zug besteht gewöhnlich nur aus einer leichten Maschine (Type A^1, früher zum Tunnelbetrieb gebraucht), welche durch Anbringung einer Thüre an der Rückwand des Führerstandes zur Interkommunikation eingerichtet wurde, und einem zweiachsigen Personenwagen, der einen Gepäckraum von 4,8 m^2 Fläche, ein Compartiment II. Klasse mit 8 und ein solches III. Klasse mit 36 Sitzplätzen besitzt. Die große Zahl Plätze III. Klasse wurde erreicht, indem dieselben entgegen früherer Praxis der Länge nach gestellt sind. Es wurden 4 solcher Wagen aus Wagen der Serie B

eingerichtet. Das Gewicht des Zuges beträgt in diesem Falle 10 Tonnen. Da die Züge keine Güter aufnehmen, so ist die Beförderung der Personen, trotzdem an allen Stationen gehalten wird, eine rasche und die ganze Einrichtung eine ökonomische.

Während der Dauer des Sommerfahrplanes zirkulirten in unsern Schnellzügen bis zum Ausbruch der Cholera in Italien, von welchem Zeitpunkte an dieselben nur bis und ab Chiasso und Luino liefen, direkte Wagen zwischen Zürich-Turin, Zürich-Mailand, Basel-Turin, Basel-Mailand, Paris-Mailand, Ostende-Mailand, Köln-Mailand, Frankfurt-Genua, Bellinzona-Turin und vice versa, sowie die Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft zwischen Basel und Mailand. Am 15. Oktober trat der Winterfahrplan in Kraft, welcher sich vom Sommerfahrplan lediglich dadurch unterschied, daß die Züge 16 und 15 auf die Strecke Bellinzona-Biasca ausgedehnt, dagegen die Lokalzüge 66 und 65 auf der Linie Bellinzona-Faido eingestellt wurden.

Die direkten Wagen konnten erst am 21. Dezember die italienische Grenze wieder überschreiten.

Der direkte Wagen Ostende-Mailand in den Tagesschnellzügen wurde im Monat November durch einen Schlafwagen gemischten Systems ersetzt, welcher außer dem Schlafcompartiment mehrere Plätze I. und II. Klasse für gewöhnliche, die Zuschlagstaxe nicht bezahlende Passagiere führt. Damit wurde der doppelte Zweck eines gewöhnlichen Durchgangswagens und eines durchgehenden Schlafwagens auf der Route Ostende-Mailand erreicht.

Die direkten Wagen Zürich-Turin und Basel-Turin fielen vom 15. Oktober an weg und wurden durch einen direkten Wagen Luzern-Luino ersetzt.

Betreffs der ausgeführten Züge verweisen wir auf die bezüglichen Tabellen Nr. 12 und 13.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1883 (266 Kilometer)					1884 (266 Kilometer)				Mehr-Einnahme gegenüber 1883		Minder-Einnahme gegenüber 1883	
Fr.	Ct.	Prozente			Fr.	Ct.	Prozente		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
4434770	89	42.44	38.28	A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport. I. Personentransport . .	3331951	09	34.41	31.61			1102819	80
				II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):								
418491	19	4.00	3.61	a. Gepäck	349879	64	3 62	3.32			68611	55
219472	83	2.10	1.89	b. Thiere	171677	86	1.77	1.63			47794	97
5377541	85	51.46	46.41	c. Güter aller Art . .	5828811	08	60.20	55.29	451269	23		
10450276	76	100.00		Total	9682319	67	100.00				767957	09
1136520	92		9.81	B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	858938	50		8.15			277582	42
11586797	68		100.00	Total-Einnahmen	10541258	17		100.00			1045539	51

Die im Geschäftsberichte vom Vorjahre an gleicher Stelle erwähnte Entwicklung des Verkehrs hat in den ersten Monaten des Berichtsjahres im Allgemeinen einen erfreulichen Fortgang genommen. Die Zunahme im Personenverkehr war gegenüber derjenigen im Güterverkehr allerdings zurückgeblieben; dagegen war nach der Eröffnung der allgemeinen italienischen Landesausstellung in Turin, deren Besuch durch Einführung von Hin- und

Rückfahrtsbilleten mit ermäßigten Preisen und längerer Gültigkeitsdauer — wie schon bemerkt — erleichtert worden war, auch hier ein wesentlicher Aufschwung zu erwarten.

Wie bekannt, ist leider in Südfrankreich und später auch in Italien die Cholera ausgebrochen, was der Italienischen Regierung Veranlassung zu äußerst strengen Quarantaine-Maßregeln an der schweizerisch-italienischen Grenze gegeben hat. Ohne diese Umstände, welche sehr nachtheilig auf den Verkehr einwirken mußten, würden die Transporteinnahmen einen erheblich höhern Betrag erreicht haben.

Aus dem angeführten Grunde hat sich das Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und demjenigen aus dem Gütertransport wesentlich zu Gunsten des letztern verändert.

Die Gesammteinnahmen betragen:

	1883	1884
Per Bahnkilometer . . .	Fr. 43,559. 39.	Fr. 39,628. 79.
„ Zugskilometer	„ 7. —	„ 6. 84.
„ Tag	„ 31,744. 65.	„ 28,801. 25.

Der Monat Januar hat die kleinste und der Monat April die größte Einnahme geliefert. Die erstere beträgt Fr. 683,780. 44 und die letztere Fr. 943,889. 72.

Die verschiedenen Resultate der einzelnen Verkehrskategorien sind in üblicher Weise mit Gegenüberstellung der entsprechenden Ziffern des Vorjahres in 8 dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen niedergelegt worden.

Dieselben geben uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

Im Personentransport ist die auf die ganze Bahnlänge bezogene Zahl der Reisenden von 207,055 auf 165,694 zurückgegangen. Die Differenz von 41,361 Reisenden oder 19.98 % hat ihren Grund einzig und allein in dem oben erwähnten Ausbruch der Cholera und den von der Italienischen Regierung verhängten Quarantaine-Maßregeln. Es ist das Auftreten dieser Epidemie im Berichtsjahre um so mehr zu bedauern, als der Touristenverkehr vom Wetter, diesem wichtigen Faktor, außerordentlich begünstigt worden war. Im Gegensatze zu den früheren Jahren, wo von einer verhältnißmäßig sehr großen Zahl von Reisenden auch in der höchsten Reisesaison die ganze Strecke von Luzern, beziehungsweise Rothkreuz, bis Chiasso, beziehungsweise Pino, befahren wurde, hat sich dieser Verkehr während des genannten Zeitraumes des Berichtsjahres hauptsächlich nur auf der nördlich von Göschenen gelegenen Strecke bewegt. Die Monate Juli, August und September verzeigen im Personentransport allein einen Ausfall von Fr. 891,032. 36. Aber auch der Verkehr der Herbstmonate in der Richtung von Norden nach Süden hat noch einen erheblichen Eintrag erlitten. Das Jahr 1884 hat sich für den Personenverkehr demnach zu einem Ausnahmejahr gestaltet, so daß aus den nachstehenden Resultaten desselben Schlüsse für die Zukunft nicht wohl gezogen werden können.

Es haben Reisende aufzuweisen:

	1883	1884
Die I. Klasse . .	85,441 = 8.09 %	55,643 = 5.96 %
„ II. „ . .	315,221 = 29.85 %	240,861 = 25.81 %
„ III. „ . .	655,381 = 62.06 %	636,975 = 68.23 %

Es entfallen Personenkilometer:

	1883	1884
auf die I. Klasse .	8,174,974 = 14.84 %	5,357,184 = 12.15 %
„ „ II. „ .	21,464,600 = 38.97 %	15,315,362 = 34.75 %
„ „ III. „ .	25,437,079 = 46.19 %	23,402,069 = 53.10 %

Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt:

	1883	1884
in I. Klasse .	95.68 Kilometer	96.28 Kilometer
„ II. „ . .	68.09 „	63.58 „
„ III. „ . .	38.81 „	36.74 „

Es entfallen Reisende:

	1883	1884
auf jeden Personenzugskilometer	51.18	42.87
„ „ Personenwagenachsenkilometer . . .	5.22	4.80

An den Gesammteinnahmen sind betheiligt:

	1883	1884
Die I. Klasse mit	Fr. 1,137,141. 76 = 25.64 %	Fr. 732,828. 20 = 21.99 %
„ II. „ „ „	1,903,800. 09 = 42.93 %	„ 1,347,454. 15 = 40.44 %
„ III. „ „ „	1,393,829. 04 = 31.43 %	„ 1,251,668. 74 = 37.57 %

Die von einem Reisenden im Durchschnitt bezahlte Tare beträgt:

	1883	1884
in I. Klasse . . .	Fr. 13. 31	Fr. 13. 17
„ II. „	„ 6. 04	„ 5. 59
„ III. „	„ 2. 13	„ 1. 96

Das Einnahmenbetreffniß per Reisenden und Kilometer beträgt: im Jahre 1883 Cts. 8.05, im Jahre 1884 Cts. 7.56.

Der Ausfall der Einnahmen aus dem Gepäcktransport von Fr. 68,611. 55 gegenüber dem Vorjahre ist aus den gleichen Ursachen wie die Mindereinnahme aus dem Personentransport abzuleiten.

Der Thiertransport verzeigt bei einer von größeren Schmalviehsendungen im engern Lokalverkehr herrührenden Vermehrung des Transportquantums von 2722 Stück eine Mindereinnahme von Fr. 47,794. 97. Auch dieser Ausfall ist auf Rechnung der oben erwähnten außerordentlichen Erschwerung des Verkehrs mit Italien während des dritten Quartals des Berichtsjahres zu setzen.

Ein erfreulicheres Resultat hat dagegen der Gütertransport geliefert. Der auf die ganze Bahn bezogene Verkehr ist von 278,677 Tonnen auf 295,187 Tonnen, somit um 16,510 Tonnen oder 5.92 % gestiegen. Die durchschnittliche Qualität des Verkehrs hat ebenfalls eine kleine Verbesserung aufzuweisen, indem das Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer von 7.25 Centimes auf 7.42 Centimes gestiegen ist. Die wesentlichste Vermehrung des Verkehres zeigt sich bei den Lebens- und Genußmitteln und bei den Brennmaterialien. Die Vermehrung bei den erstgenannten Artikeln hat ihren Grund zum größten Theil in der Errichtung eines Getreidelagerhauses auf unserer Station Brunnen, dessen Verkehr sich von Monat zu Monat in erfreulicher Weise hebt. Bei den Produkten der Metallindustrie ist eine Verminderung eingetreten, welche in vorübergehenden Verhältnissen des Bedarfs ihren Grund haben dürfte. In Betreff des größten Gewichtes stehen die Lebens- und Genußmittel mit 28.36 % in der ersten Linie, worauf die Metallwaaren mit 21.36 % und die Brennmaterialien mit 21.11 % folgen.

Im Verhältniß zwischen dem Eilgut, dem Stückgut und dem Wagenladungsgut ist keine nennenswerthe Veränderung eingetreten. Es sind betheiligt:

	1883	1884
das Eilgut . . .	mit 5.86 %	mit 5.26 %
„ Stückgut . . .	„ 9.27 %	„ 9.36 %
„ Wagenladungsgut . .	„ 84.87 %	„ 85.38 %

Jede Tonne hat im Jahr 1883 durchschnittlich 163.05 Kilometer und im Jahr 1884 durchschnittlich 156.00 Kilometer durchlaufen.

Es entfallen:	1883	1884
auf jeden Güterzugskilometer	130.41 Tonnen	155.57 Tonnen
„ „ Güterwagenachsenkilometer	2.09 „	2.02 „

Das Gewicht der Hauptverkehre stellt sich wie folgt:

	1883	1884
Schweiz-Italien	35,995 Tonnen	42,792 Tonnen
Italien-Schweiz	65,985 „	79,557 „
Deutschland und Belgien-Italien . .	203,917 „	212,989 „
Italien-Deutschland und Belgien . .	37,268 „	39,326 „

Die Mehreinnahme von Fr. 451,269. 23 oder 8.39 % entspricht annähernd der Zunahme der Transportquantitäten.

Die Einnahmen betragen:	1883	1884
per Bahnkilometer . .	Fr. 20,216. 32	Fr. 21,912. 82
„ Tonne	„ 11. 82	„ 11. 58

Bezüglich der weitern Details der Betriebsresultate verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen 1—8.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

1883 Betriebene Bahnlänge 266 Km. Fr.	Cts.	%	Ausgaben.	1884 Betriebene Bahnlänge 266 Km. Fr.	Cts.	%
392,074	36	7.52	I. Für die allgemeine Verwaltung	371,754	08	7.66
1,078,208	25	20.66	II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn . . .	964,114	42	19.86
1,124,244	66	21.52	III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,050,820	66	21.64
1,894,372	69	36.30	IV. „ Fahrdienst	1,635,255	68	33.69
730,441	92	14.00	V. „ verschiedene Ausgaben	833,000	19	17.15
5,219,341	88	100%		4,854,945	03	100%

Die Gesammtausgabe des Berichtsjahres erzeigt gegenüber dem Jahre 1883 eine Minderausgabe von Fr. 364,396. 85 Cts.

	1883	1884
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 19,621. 59.	Fr. 18,251.67
„ Zugskilometer	„ 3.1295	„ 3.1486
„ Nutzkilometer	„ 2.6671	„ 2.7092
„ Wagenachsenkilometer	„ 0.1089	„ 0.0996
„ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0200	„ 0.0176
in Prozenten der Betriebseinnahmen	„ 45.04	„ 46.06
„ „ „ Transporteinnahmen	„ 49.94	„ 50.14

Die Minderausgabe vertheilt sich auf sämmtliche obgenannte Hauptrubriken der Betriebsrechnung, mit Ausnahme der Rubrik „Verschiedene Ausgaben", welche eine Vermehrung ausweist. Das Nähere ist aus den nachfolgenden Bemerkungen zu entnehmen.

ad I. Allgemeine Verwaltung.

An anderer Stelle sind die bei der allgemeinen Verwaltung eingetretenen Personalveränderungen erwähnt worden. Wir haben auf diesem Kapitel gegen das Vorjahr eine Ersparniß von Fr. 20,320. 28 Cts., welche wesentlich daher rührt, daß in der zweiten Hälfte des Jahres eine Sitzung des Verwaltungsrathes nicht stattfand, im Sekretariate der Direktion eine Personalreduktion erfolgte und bei den Druck- und Buchbinderkosten Ersparnisse erzielt wurden.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

Die Organisation des genannten Dienstzweiges ist fortwährend dieselbe. Nachdem indessen die Schwierigkeiten der ersten Periode überwunden waren und die Sicherheit der Bahn durch bedeutende Schutz- und Konsolidirungsarbeiten gehoben worden war, erschien eine Verschmelzung einiger Vorarbeiter- und Verlängerung gewisser Wärterbezirke angezeigt. Diese Maßregel wurde mit bestem Erfolge durchgeführt und es sind nunmehr die elf Bahnmeisterbezirke in 28 Vorarbeiter-Bezirke eingetheilt. Trotz der damit bewirkten Personalreduktion, welche aus dem an anderer Stelle gegebenen Etat ersichtlich ist, war der Bahnbewachungsdienst ein prompter. Namentlich wurde jedes Vorkommniß, welches dem Bahnverkehr hätte nachtheilig werden können, rechtzeitig signalisirt und dadurch die Regelmäßigkeit des Betriebsdienstes gefördert. Hiebei bewährten sich die Glockensignale, mittelst welcher der Wärter gewisse kurze Mittheilungen von der Strecke aus geben kann, sehr gut. An einzelnen Stellen der Bahn findet, wie in früheren Jahren, eine permanente Bewachung statt. Zur genauen Untersuchung der vielen Tunnels sind spezielle Einrichtungen getroffen.

Die Personal-Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahre höher, und zwar um Fr. 6540. 98 Cts. beim Zentralbureau und Fr. 10,819. 08 Cts. bei den Bahn- und Barrierenwärtern, inklusive die Leistungen der ständigen Bahnarbeiter für Stellvertretungen. Der zweite Theil der Mehrausgabe ist jedoch nur ein scheinbarer, weil die Leistungen der ständigen Bahnarbeiter als Stellvertreter der Streckenwärter beim Bahnbewachungsdienste im Vorjahre um zirka 10,000 Fr. unter einem andern Kapitel (Oberbauunterhalt) verrechnet wurden. In Wirklichkeit sind im Gegentheil Ersparnisse erzielt worden. In den übrigen Personalausgaben sowie den sonstigen Ausgaben (Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung, Ergänzung und Unterhalt des Inventars ꝛc.) sind Ersparnisse zu verzeichnen.

Der Unterhalt des Unterbaues der Bahn hat im Berichtsjahre Fr. 19,344. 71 Cts. mehr erfordert als im Jahre 1883 (Fr. 209,475. 34 Cts. gegen Fr. 190,130. 63 Cts.), hauptsächlich darum, weil die sämmtlichen Konsolidirungsarbeiten der Felseinschnitte und Felslehnen nun vollständig auf Betriebskonto verrechnet werden, während im Jahre 1883 ein Theil dieser Ausgaben als Vollendungsarbeiten noch dem Baukonto belastet werden konnte. An größern Arbeiten für den Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen (Unterbau) wurden ausgeführt: Die Räumung des Gruonbachbettes und die Wiederherstellung der in Folge des Ausbruches vom 14./15. Juni zerstörten Pflästerungen, bedeutende Abräumungen und Konsolidirungsarbeiten in den Moränen-Einschnitten am Breiten- und Meitschlinger-Tunnel und am Montecenere, Fortsetzung der Tessinufer-Schutzbauten bei Cresciano, Revision, Ausbesserung und Neuanstrich der eisernen Brücken auf der Südseite.

Der Unterhalt des Oberbaues, beziehungsweise der Unterhalt und das Reguliren der Geleise und der damit zusammenhängenden mechanischen Einrichtungen, weist im Berichtsjahre eine Minderausgabe von Fr. 134,986. 36 Cts. gegenüber 1883 auf (Fr. 244,648. 05 Cts. gegen Fr. 379,634. 41 Cts.). Diese bedeutende Minderausgabe ist zum größten Theil auf die eingetretene Konsolidation des Bahnkörpers und Schotterbettes zurückzuführen. Zum Theil gehört sie dem Bahnbewachungsdienst aus dem weiter oben angegebenen Grunde an. Auch die Vergebung der Geleiseregulirungs-Arbeiten im Akkord wirkte günstig und es wurde dieselbe daher im Berichtsjahre auf eine Strecke von 74 Kilometer Bahn mit drei Akkordanten ausgedehnt.

Im Berichtsjahre wurden 3934 Stück Schwellen, 173 Stück Weichenhölzer und 2010.5 Meter Schienen, 7½ Weichen und 5 Kreuzungen in Folge Schadhaftigkeit ausgewechselt. Von den ausgewechselten Schwellen entfallen 313 Stück Eisenschwellen auf die Pachtstrecke Rothkreuz-Immensee in Folge einer Entgleisung, 2382 Stück auf die Tannenschwellen der Strecke Immensee-Erstfeld und 1437 Stück auf die Schwellen der Tessiner Thalbahnen; auf letztere Linien entfällt auch der größere Theil der ausgewechselten Schienen, nämlich 1653 Meter. Im Berichtsjahre hat die Anlieferung der Schienen und eisernen Schwellen zu der in den nächsten Jahren beabsichtigten Totalauswechslung des Oberbaues der Tessiner Thalbahnen begonnen.

Im Jahre 1884 sind 17 Schienenbrüche auf der ganzen Strecke (gegenüber 38 im Jahre 1883) vorgekommen, von welchen 8 Fälle auf äußere Einwirkungen (Steinschlag, Entgleisung ꝛc.) und 9 Fälle auf Fabrikationsfehler kommen; unter letztern befinden sich 8 Garantieschienen und eine solche, für welche die Garantie bereits abgelaufen ist.

Der Unterhalt der Hochbauten erforderte im Berichtsjahre eine Mehrausgabe von Fr. 4446. 76 Cts. gegenüber 1883 (Fr. 50,277. 08 Cts. gegen Fr. 45,830. 32 Cts.), welche namentlich auf eine Umänderung im Aufnahmsgebäude Bellinzona (Restauration) und die Einrichtung eines Wartesaales I. und II. Klasse ebendaselbst fällt.

Der Unterhalt der Telegraphen, Signale und Einfriedungen ꝛc. weist Minderkosten von Fr. 6288. 41 Cts. gegenüber 1883 auf (Fr. 41,778. 49 Cts. gegen Fr. 48,066. 90 Cts.). Im Einzelnen ist Folgendes zu berichten:

Leitungen. Die gemeinschaftliche Telegraphenleitung des Staates und der Bahn wurde um weitere 3860 m. und unsere unabhängige Telegraphenlinie um 1070 m. an besonders bedrohten Stellen in Kabelleitungen umgewandelt, so daß der Bestand an Telegraphen- und Signal-Leitungen Ende 1884 sich folgendermaßen stellt:

	Luftleitung		Kabel	
	Länge der Leitung	Länge der Drähte	Länge der Leitung	Länge der Drähte
	m.	m.	m.	m.
1. Leitungen auf der gemeinschaftlichen Linie des Staates und der Bahn	222,300	617,650	29,660	78,290
2. Leitungen unabhängig von der gemeinschaftlichen Linie . .	26,540	73,280	22,650	31,278
	248,840	690,930	52,310	109,568

Der Miethzins für die unter 1. angegebenen 29,660 m. langen Kabel mit einer Gesammtlänge von 78,290 m. Kabeladern beträgt jährlich Fr. 7798. 30 Cts. In Betreff der unterirdischen Führung der Leitungen ist zu bemerken, daß sich dieselbe bewährt. Das Telegraphenkabel im großen Tunnel zeigte im Frühjahr einen Leitungsfehler (Nebenschluß der Adern), welcher vertragsgemäß durch die eidgenössische Verwaltung reparirt wurde.

Glockensignalwerke. Die Zahl der Streckenläutebuden wurde um 4 vermehrt, so daß am Jahresende 154 Läutewerke auf der 156 Kilometer langen Glockenleitung im Betriebe standen. Bei 7 Betriebsstörungen wurden mittelst der Glockeneinrichtung Nothsignale betreffend Requirirung von Hülfsmaschinen und Anhalten von Zügen von der Strecke aus durch die Wärter abgegeben.

Kontaktapparate zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit der Züge. Stand der Apparate wie im letzten Jahresbericht angegeben. Im Laufe des Jahres kamen 84 Ueberschreitungen der erlaubten Maximal-

geschwindigkeit zur Anzeige, wovon 34 auf Schnellzüge mit Hardybremsen und 50 auf Personen- und Güterzüge fielen. Es wurden Studien und Versuche über Benützung des Kontaktdrahtes für telephonische Verständigung zwischen den Streckenwärtern und Stationen gemacht.

Telegraph. Am Ende des Jahres standen 68 Farbschreiber, auf 45 Telegraphenbureaux vertheilt, im Betriebe. Zahl der beförderten Bahndienstdepeschen 164,373. Im Laufe des Jahres sind drei transportable Telegraphen-Stationen mit Batterien hergerichtet und in den Werkzeugwagen der Depotstationen untergebracht worden, um jeweils bei Bahnunterbrechungen auf der Unfallstelle in die Telegraphenlinie eingeschaltet werden zu können.

Telephon. Telephoneinrichtungen sind im Betriebe zwischen den beiden Verwaltungsgebäuden Bellevue und Stadthof mit . . . . . 12 kompleten Apparaten
in Göschenen zwischen dem Weichenthurm und dem Vorstandsbureau mit . . 2 „ „
in Bellinzona zwischen den verschiedenen Dienststellen mit . . . . . 4 „ „
zusammen 18 „ „

Elektrische Wendescheiben waren mit Jahresschluß theils als Vorsignale, theils als Hauptsignale 9 Stück in Funktion.

Elektrische Beleuchtung wird vorläufig für die periodischen Tunneluntersuchungen verwerthet. Zu dem Zwecke wurde ein Beleuchtungswagen mittelst einer Dynamomaschine und zwei Bogenlampen eingerichtet, welcher übrigens mit Erfolg auch bei nächtlichen Arbeiten angewendet wird.

Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis verursachte im Betriebsjahre 1884 einen Gesammtaufwand von Fr. 16,198. 03 Cts., das ist Fr. 79 per Kilometer offene Bahnstrecke (ohne Tunnels), gegenüber Fr. 25,705. 12 Cts. oder Fr. 124 pro Kilometer im Jahr 1884. Auf die einzelnen Strecken vertheilen sich diese Kosten wie folgt:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthard 65 Kil. offene Bahn		Südlich vom Gotthard bis incl. Giubiasco 60 Kil. offene Bahn		Monte Cenere-Linie mit den übrigen Linien 81 Kil. offene Bahn			
	Betrag	pr. Kilom.	Betrag	pr. Kilom.	Betrag		pr. Kilom.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528	03	6	50
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845	12	10	50

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

Die für die Bahnaufsicht und Unterhaltung im Berichtsjahre aufgewendeten Tagschichten zeigt folgende Zusammenstellung:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stations-dienst		Strecken-dienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph, Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1884	1883	1884	1883	1884	1883	1884	1883	1884	1883	1884	1883	1884	1883	1884	1883
Januar . . .	160	215	573	942	3742	3904	3194	6690	214	41	179	208	825	2052	8887	14052
Februar . . .	152	113	464	1608	3063	3240	3241	5265	112	31	106	94	503	1729	7641	12080
März	183	225	614	1212	3186	2282	3628	5234	70	219	186	233	76	1501	7943	10906
April	165	108	685	882	2939	3684	2812	5227	134	60	198	250	11	39	6944	10250
Mai	181	231	624	1055	2296	3529	2790	4747	36	128	268	135	—	156	6195	9981
Juni	102	288	686	1156	1437	3640	2832	4151	150	45	139	74	—	—	5346	9354
Juli	186	196	581	1049	2108	3612	2969	5376	224	102	237	203	—	—	6305	10538
August . . .	145	209	605	891	1870	3814	2508	6122	52	146	135	283	—	—	5315	11465
September . .	166	216	544	1111	1472	3148	2380	5982	78	73	148	171	—	—	4788	10701
Oktober . . .	232	185	597	899	2633	3629	2481	4811	103	140	187	138	36	137	6269	9939
November . .	162	171	602	738	2036	5251	2037	5539	216	135	271	146	133	94	5457	12074
Dezember . .	153	202	543	814	1257	3120	1174	3710	158	209	110	170	868	1762	4263	9987
Total	1987	2359	7118	12357	28039	42853	32046	62854	1547	1329	2164	2105	2452	7470	75353	131327

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Personalausgaben sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 84,120. 41 Cts. zurückgegangen, und zwar in Folge von stattgefundenen Personalreduktionen.

In der Rubrik „Sonstige Ausgaben" erscheint eine Mehrausgabe gegenüber dem Vorjahre im Betrage von Fr. 10,696. 41 Cts. Erstlich veranlaßten die Choleramaßnahmen erhebliche Mehrausgaben an Reinigungsmaterial, sodann war eine größere Anzahl von Wagendecken zu ersetzen, die theilweise schon seit 1874 beim Betriebe in Verwendung waren. Endlich hat die Alta Italia für Plombage der Güter auf der Station Luino für 1882, 1883 und 1884 sammthaft Rechnung gestellt, wodurch gegenüber dem Vorjahre auf dieser Unterabtheilung allein rund Fr. 6000 Mehrausgaben entstanden sind.

ad IV. Fahrdienst (Maschinendienst).

Der Stand der Lokomotiven ist seit Schluß des Jahres 1883 unverändert geblieben. Die Ausscheidung derselben nach Serien findet sich in Tabelle Nr. 14.

Die Leistungen derselben sind detaillirt monats- und serienweise in Tabelle Nr. 15 zusammengestellt. Es ist daraus ersichtlich, daß der durchschnittliche und auch der größte wirkliche Parcours der Lokomotiven abgenommen, hingegen die Belastung der Züge zugenommen hat und daher die Zugkraft viel besser ausgenutzt wurde als im Vorjahre. Der Minderparcours liegt übrigens hauptsächlich in den verminderten Leistungen bei den Schnellzügen, welche in Folge der Cholera-Epidemie selbst in der höchsten Reise-Saison keine Doppelbespannung über den Berg mehr erforderten. Diese Verhältnisse erweist sehr deutlich die betreffende Kolonne bei den Maschinen Serien B^1 und C.

In Bezug auf Verwendung der Maschinentypen ist zu bemerken, daß im Allgemeinen sich der von Anfang an eingeführte Dienstturnus als praktisch erwiesen hat.

Die Lokomotiven der Typen A (Vierkuppler Tenderlokomotive) dienen für Rangirdienst in Chiasso, Bellinzona, Erstfeld und zum Theil Rothkreuz, dann als Vorspann am Monte-Cenere, für die Züge nach Locarno und für die sogenannten Lokalzüge.

Die Lokomotiven der Typen B, B^{I} und B^{II} (Vierkuppler-Personenzugs-Lokomotiven mit besonderem Tender und Tendermaschinen mit Laufrädern) finden ausschließlich Verwendung für die Personen- und Schnellzüge auf den Thalbahnstrecken Luzern-Erstfeld und Biasca-Luino.

Die Typen C (Sechskupplerlokomotive mit besonderem Tender) dienen für die Güterzüge der Thalbahn und gleichzeitig für die Personenzüge der Bergstrecke, wobei speziell zu bemerken ist, daß über die kurvenreiche, aus Berg- und Thalbahnen zusammengesetzte Monte-Cenere-Strecke die Maschinen der Unterabtheilung C^{I} (Sechskuppler-Tender-Lokomotiven mit einer Lenkachse) vorzügliche Dienste leisten, sowohl als Güterzugslokomotiven, als auch für Personen- und Schnellzüge, indem dieselben einen sehr ruhigen Gang bei großer Geschwindigkeit haben, die Kurven ohne Stöße passiren wenig Abnutzung der Spurkränze zeigen und dabei noch sehr kräftig für die Güterzüge sind.

Die Achtkuppler-Lokomotiven der Serie D bewähren sich auf der eigentlichen Gotthardstrecke ausschließlich für Gütertransport ausgezeichnet, indem dieselben bei dem für 4 Achsen hochgesteigerten Adhäsionsgewicht von 54 Tonnen gleichzeitig so gebaut sind, daß sie größere Fahrgeschwindigkeiten (durch den großen Tunnel und einige andere wenig geneigte Strecken) ausführen können, ohne das Geleise allzu stark in Anspruch zu nehmen. Im Gegensatze zu andern bekannten achtgekuppelten Bergmaschinen haben nämlich diejenigen der Gotthardbahn bei unterstützter Feuerbüchse möglichst wenig überhängendes Gewicht und kein Spiel in den Endachsen. Nach $2^{1}/_{2}$jährigem Betrieb können wir aus der Erfahrung konstatiren, daß sich diese Einrichtung sehr gut rechtfertigt.

Es ist ebenfalls als durch die Erfahrung begründet hervorzuheben, daß das beim Maschinendienst der Gotthardbahn von Anfang an eingeführte System der Schienenreinigung durch einen Wasserstrahl vor der Lokomotive auf jede Schiene sich sehr bewährt. Wenn die Gotthardbahn sozusagen nichts weiß von „Liegenbleiben auf der Strecke" in Folge Adhäsionsmangel trotz den großen Belastungsnormen, so ist es hauptsächlich dieser Reinigungsmethode zuzuschreiben.

Bezüglich des Materialkonsums ist zu bemerken, daß in Folge des Umstandes, daß die Verwendung von Briquettes mit dem Monat Oktober aufgegeben wurde, derselbe quantitativ gegen das Vorjahr zugenommen, die betreffenden Kosten jedoch erheblich abgenommen haben. Es betrug der Verbrauch:

1883. 26,545,556 Kgr. im Betrage von Fr. 870,455. 95.
1884. 25,756,670 „ „ „ „ „ 689,032. 42.

Pro Lokomotiv-Kilometer beträgt der Verbrauch:

1883. 11.58 Kgr. zum Preise von 37.97 Cts.
1884. 12.06 „ „ „ „ 32.26 „

Da die im Jahre 1883 begonnenen Versuche mit in die Feuerbüchse eingebauten Gewölben und Stehrost nach System Nepilly nicht den erwarteten Erfolg hatten, indem bei der allzu lange andauernden intensiven Feuerung während der Bergfahrt die Einrichtung zu schnell verbrannte, so wurden die Stehroste fallen gelassen und die gewöhnlichen Fletscher'schen Roststäbe in Verbindung mit einem einfachen Gewölbe aus feuerfesten Steinen ohne den Stehrost angewendet. Da sich diese Gewölbe von feuerfesten Steinen als theilweise Rauchverzehrer und sehr gute Funkenfänger bewährten, auch zur Schonung der Siederöhren wesentlich beitrugen, so wurden dieselben an einer weitern Zahl von Maschinen angebracht. Es scheint auch, daß eine geringe Kohlenersparniß mit dieser Einrichtung erzielt wird und es sind weitere Proben in dieser Richtung im Gange.

Am Schmiermaterial wurden ebenfalls Ersparnisse erzielt; es wurden verbraucht:

1883. 82,175.5 Kgr. im Betrage von Fr. 71,782. 25.
1884. 54,316.5 „ „ „ „ „ 45,162. 25.

oder per Lokomotiv-Kilometer

1883. 0.036 Kgr. zum Preise von 3.13 Cts.
1884. 0.025 „ „ „ „ 2.11 „

Diese Ersparnisse wurden theils durch verwendetes billigeres Material, theils durch versuchsweise Einführung einer neuen Schmiermethode mit fester Schmiere erzielt; anderseits wurde aber auch darauf gehalten, daß die Führer wenigstens nicht über die festgesetzte Norm hinaus Oel verbrauchten, und es mußten Fehlbare das zuviel Verbrauchte bezahlen.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten betragen . . . . . Fr. 323,072. 68
gegen . . . . . „ 193,642. 96
im Vorjahre, 15.127 Cts. per Lokomotivkilometer gegen 8.447 Cts. im Vorjahre. Die Zunahme erklärt sich aus der großen Zahl der in Revision gestandenen Maschinen. Von obiger Summe werden Fr. 19,242. 85 aus dem Erneuerungsfonde bestritten.

Ueber die vorgenommenen Reparaturen wird im Abschnitt über die Werkstätte berichtet werden.

Der Stand der Wagen ist derselbe wie im Vorjahre und ist aus Tabelle Nr. 19 ersichtlich. Ueber die Leistungen derselben gibt Tabelle Nr. 20 Aufschluß.

Der Verbrauch von Schmiermaterial ist aus Tabelle Nr. 22 ersichtlich. Derselbe beträgt:

6298.15 Kgr. im Betrage von Fr. 2770. 12 gegen
19,202.50 „ „ „ „ „ 11,898. 10
oder per Wagenachskilometer
0.125 Gramm à 0.005 Cts. gegen
0.3894 „ à 0.0241 „ im Vorjahre.

Hieraus ergibt sich, daß der von uns im Jahre 1883 in Aussicht gestellte Minderkonsum wirklich erzielt wurde.

Die Reparaturkosten betrugen für Personen- und Güterwagen zusammen Fr. 142,894. 53 gegen Fr. 155,200. 71 oder 0.2842 Cts. per Wagenachskilometer gegen 0.3146 Cts. im Vorjahre. Hievon hat der Erneuerungsfond Fr. 828 zu tragen.

Bezüglich der Tabelle Nr. 19 ist noch zu bemerken, daß eine kleine Aenderung, aber nur in der Zahl der Sitzplätze, bei den Personenwagen eingetreten ist, indem 4 Wagen II. Klasse der Serie B in solche II. und III. Klasse mit Gepäckraum für die Lokalzüge der Strecken Rothkreuz-Erstfeld und Bellinzona-Faido umgeändert wurden. Bei den Güterwagen ist als einzige Veränderung anzuführen, daß ein solcher der Serie K mit Einrichtung zur elektrischen Beleuchtung behufs genauem Untersuch der Tunnels versehen wurde; derselbe ist als gedeckter Güterwagen nicht mehr verwendbar.

Ueber das Verhalten der bei den Schnellzügen verwendeten, kontinuirlichen Bremse System Hardy, welche an 12 Gepäckwagen und 103 Personenwagen I. und II. Klasse angebracht ist, ist zu bemerken, daß wir stetsfort mit derselben zufrieden sind. Es kamen im ganzen Jahre 13 Unregelmäßigkeiten mit derselben vor, wovon die Mehrzahl auf mangelhaftes Zusammenstecken der Kupplungen, oder auf kleine Defekte an denselben zurückzuführen ist, welche eine Selbstentkupplung der Schläuche herbeiführten und die Bremse unbrauchbar machten. Jedoch ist dadurch irgend welcher Unfall nicht entstanden. Um dem allgemeinen Ruf nach Automatizität Rechnung zu tragen, wurden verschiedene Kombinationen versucht, auch die Hardy-Bremse automatisch zu machen. Ebenso wurde im Berichtsjahre damit begonnen, die automatische Vacuumbremse der Gebr. Körting in Hannover gründlich zu probiren und für die speziellen Verhältnisse der Gotthardbahn umzugestalten. Die dießfallsigen Versuche fallen jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

Als Neuerung ist die Einführung der Lokalzüge auf der Strecke Erstfeld-Rothkreuz und Bellinzona-Faido und die Einrichtung des entsprechenden Materials an anderer Stelle bereits erwähnt. Die hiefür verwendeten kleinen Lokomotiven der Serie A^I wurden gleichzeitig in Erstfeld und Rothkreuz zum Manöver benutzt und leisteten hiebei gute Dienste.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die auf dieser Rubrik entstandene Mehrausgabe wurde namentlich veranlaßt:

1. durch eine Ausgabe von Fr. 20,000 Pfandbuchgebühren an die Schweizer. Eidgenossenschaft für Eintragung des Pfandrechtes der neuen 4 % Obligationen und eine Ausgabe von Fr. 6083 für Löschung von 5% Obligationen im Pfandbuche;
2. durch Zuwachs auf den Pacht- und Miethzinsen des internationalen Bahnhofes Luino von Fr. 32,953 und der Strecke Rothkreuz-Immensee von Fr. 3607;
3. durch eine Mehrausgabe von ca. Fr. 35,500 für Miethe von Rollmaterial.

Die übrigen Posten weisen keine erheblichen Differenzen auf. Die Ersatzleistungen aus dem Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransport betrugen Fr. 11,135. 08 (gegen Fr. 9588. 50 Cts. im Vorjahre), wie sich aus folgender Darstellung ergibt:

Im Jahre 1884 gingen Reklamationen ein: 549.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

für Beschädigungen	in 59 Fällen	Fr. 3521. 93
„ Manko	„ 53 „	„ 2453. 07
„ Verspätung und irrige Instradirung	„ 46 „	„ 6837. 36
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 4 „	„ 185. 31
„ Verlust an Fracht- und Lagergeld	„ 12 „	„ 88. 56
„ unrichtige Behandlung der Zollscheine ꝛc.	„ 4 „	„ 27. 90
„ zwei auf dem Bahnhofe Airolo überfahrene Pferde . .	„ 1 Fall	„ 1369. 10
„ Verschiedenes	„ 19 Fällen	„ 629. 02
	Zusammen in 198 Fällen	Fr. 15112. 25

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 3482. 72	
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„ 42. —	
Erlös von Transportgegenständen, die der Bahn in Folge Erledigung von Reklamationen anheimgefallen sind . . .	„ 397. 95	
Erlös von überzähligen Transportgegenständen	„ 9. —	
Andere Rückvergütungen	„ 45. 50	„ 3977. 17
	Bleiben	Fr. 11135. 08

Von den 6 im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Reklamationsprozessen sind 5 theils durch Urtheil, theils durch Abstand erledigt worden; im Berichtsjahre ist ein solcher gegen uns angehoben worden, der noch beim Bezirksgerichte Luzern anhängig ist.

E. Finanzielle Resultate.

Laut der dem Berichte beigefügten Rechnung betragen die Betriebseinnahmen pro 1884:

a) aus dem Eisenbahntransport		Fr. 9,682,319. 67
b) aus verschiedenen Quellen, nämlich:		
Ertrag der verfügbaren Kapitalien	Fr. 537,899. 52	
Pacht- und Miethzinse	„ 247,550. 76	
Uebertrag	Fr. 785,450. 28	Fr. 9,682,319. 67

Uebertrag	Fr. 785,450. 28	Fr. 9,682,319. 67
Ertrag von Hülfs- und Nebengeschäften . . .	„ 2,842. 55	
Sonstige Einnahmen	„ 70,645. 67	„ 858,938. 50
	Summa	Fr. 10,541,258. 17
Die Betriebsausgaben betragen		„ 4,854,945. 03
Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben		Fr. 5,686,313. 14
Hierzu kommen laut der Schlußrechnung:		
der Saldovertrag von 1883	Fr. 103,819. 83	
Zuschuß aus dem Erneuerungsfond	„ 63,548. 25	„ 167,368. 08
Im Ganzen Einnahmenüberschuß		Fr. 5,853,681. 22
Hievon sind zu verwenden für:		
1. Verzinsung des Obligationenkapitals . . .	Fr. 3,862,200. 94	
2. Einlage in den Erneuerungsfond	„ 627,736. 79	
3. „ „ „ Reservefond	„ 100,000. —	
4. Kapital-Amortisation	„ 120,000. —	
5. Abschreibungen	„ 26,924. 05	
6. Erhöhung des Baufondes aus 1/3 des Zinsertrages der verfügbaren Kapitalien	„ 161,980. 42	
		Fr. 4,898,842. 20
7. Zur Verfügung der Aktionäre:		
Zu vertheilen 2 1/2 % von Fr. 34,000,000 = .	Fr. 850,000. —	
Saldovortrag auf 1. Januar 1885 . . .	„ 104,839. 02	„ 954,839. 02
	Im Ganzen	Fr. 5,853,681. 22

Zu einigen Positionen, welche nicht schon anderweitig besprochen worden sind, ist zur Erläuterung noch Folgendes zu bemerken:

In der unter dem Titel „Ertrag von verfügbaren Kapitalien" aufgeführten

Einnahme von	Fr. 537,899. 52
ist der Zinsertrag von Betriebsgeldern enthalten mit	„ 51,958. 27
und bleibt somit ein Ertrag der übrigen noch nicht verwendeten Kapitalien von . .	Fr. 485,941. 25

wovon nach bisheriger Uebung nur zwei Drittel dem Betriebe zukommen, indem ein Drittel mit Fr. 161,980. 42 Cts. zur Erhöhung des Baufondes verwendet wird.

Der Einnahme-Posten „Pacht- und Miethzinse" ist um Fr. 55,852. — höher als im Jahre 1883. Die Erhöhung hat ihren Grund in einer Mehrleistung der Alta Italia

für Mitbenutzung des internationalen Bahnhofes Chiasso	Fr. 4,749. —
in einer größern Verwendung eigener Wagen	„ 36,341. —
in Mehreinnahmen für Verpachtung von Restaurationen	„ 12,882. —
in Mehrzins von Böschungen und Lagerplätzen	„ 1,880. —
zusammen	Fr. 55,852. —

Die „sonstigen Einnahmen" ergaben ebenfalls eine Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre, und zwar von Fr. 32,515. Davon fallen Fr. 25,315 auf eine nachträgliche Rückerstattung von Frachten Seitens der am

Kohlenverkehr betheiligten Deutschen Verwaltungen für den Transport herwärtiger Dienstkohlen aus der Zeit vom 1. Januar 1882 bis Ende Februar 1883 und Fr. 7200 auf den Mehrerlös von Altmaterial aus der Werkstätte.

Die Verwendungen des Einnahmenüberschusses betreffend, so hat sich die Ausgabe für Verzinsung des Obligationenkapitals in Folge der begonnenen Konversion der 5% Obligationen in ein 4% Anleihen von Fr. 4,250,000 auf Fr. 3,862,200. 94 Cts. reduzirt. Wir hatten, nachdem die erste Serie der 5% Obligationen auf den 1. Juli 1884 rückbezahlt und ein erheblicher Betrag der II. und III. Serie auf Grund der Offerten des betreffenden Bankkonsortiums freiwillig konvertirt worden war, noch zu verzinsen:

Fr. 29,238,000 per 6 Monate zu 5% =	Fr.	730,950. —
nebst Stückzinsen auf Fr. 1,805,000	„	2,818. 74
„ 55,762,000 per 1 Jahr zu 5%	„	2,788,100. —
Fr. 85,000,000.		
und auf den gegen die Fr. 29,238,000 5% Obligationen abgegebenen 4% Obligationen von Fr. 32,397,000 per 6 Monate	„	647,940. —
Summa	Fr.	4,169,808. 74
Hieran hat das Konsortium für Uebernahme des 4% Anleihens in Gemäßheit des Anleihensvertrages vergütet	„	307,607. 80
Ergibt eine effektive Zinsausgabe von	Fr.	3,862,200. 94

Laut Vertrag hat uns das Konsortium, vorbehältlich der Verlängerung des Vertrages, auf die Dauer von 6 Jahren, vom 1. Januar 1884 an, diejenige Differenz zu vergüten, welche besteht zwischen dem Zinserforderniß unserer jeweilen in Zirkulation befindlichen 5%igen Prioritäts-Obligationen und dem Annuitätenerforderniß der bei dem Uebernahmspreis von 90¼% dagegen validirenden 4% Obligationen.

Diese Differenz, welche der Gesellschaft, abgesehen von der jährlichen Quote von 0,120775 zur Amortisation des neuen 4% Anleihens, eine jährliche Zinsersparniß von Fr. 368,900 ausmacht, beträgt für Fr. 100 per Jahr rund 0,434 der jeweilen in Umlauf befindlichen 5%igen Prioritäts-Obligationen und ist vom Konsortium am 31. Dezember eines jeden Vertragsjahres pro rata temporis zu unserer Verfügung zu stellen.

Die Einlagen in den Erneuerungsfond und in den Reservefond für außerordentliche Unfälle wurden nach Maßgabe der in den neuen Statuten aufgenommenen Bestimmungen, welche Bestimmungen wir, nachdem das frühere Reglement mit Ende des Jahres 1883 außer Kraft getreten war, schon für die Normirung der Einlagen pro 1884 aufgestellt hatten, festgesetzt.

Bezüglich des Postens Kapitalamortisation von Fr. 120,000 verweisen wir auf das Seite 11 des Berichtes Gesagte.

Eine nähere Erörterung erheischt hinwieder noch der Posten Abschreibungen im Betrage von Fr. 26,924. 05 Cts.

In Gemäßheit der Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884 betreffend die Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften haben wir dem Eisenbahndepartemente eine Zusammenstellung über die im Jahre 1884 erwachsenen Kosten der Ergänzungs- und Neubauten an den im Betriebe befindlichen Linien übermacht. Diese Kosten belaufen sich, einschließlich Fr. 37,205. 52 Cts. Ausgaben für Vorstudien und Projektausarbeitung der Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau, nach Abschreibung von Fr. 169,477. 78 auf Fr. 1,809,175. 14 Cts., wie wir bereits an anderer Stelle (Seite 13) mitgetheilt haben. Von diesen Ausgaben beanstandet nun das Eisenbahndepartement eine größere Anzahl Posten im

Gesammtbetrage von Fr. 143,965. 05 Cts, welche es nicht als Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen im Sinne von Art. 3, Absatz 1 des Bundesgesetzes von 1883 anerkennen könne, weil dadurch nicht eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung im Interesse des Betriebes erzielt worden sei; die betreffenden Verwendungen hätten vielmehr entweder den Charakter von Ausgaben für die Unterhaltung bestehender oder den Ersatz abgegangener Anlagen, welche aus den Betriebseinnahmen bezahlt werden müssen, oder es mangle den daraus hervorgehenden Verbesserungen das Merkmal der Wesentlichkeit.

Wir haben bei einer eingehenden Prüfung der beanstandeten Posten gefunden, daß bei einer größeren Zahl von kleinern Ausgabeposten, welche wir auf Konto Bau gestellt hatten, darüber Zweifel walten können, ob dieselben eine „Vermehrung" oder „wesentliche Verbesserung bestehender Anlagen" bilden, oder bloß als Unterhalt zu betrachten seien, oder nur unwesentliche Verbesserungen von bestehenden Anlagen zur Folge haben. Wir sind zur Entschließung gekommen, Ihnen vorzuschlagen, die beanstandeten Posten dieser Kategorie mit Fr. 26,924. 05 Cts. vom Baukonto abzuschreiben und auf die Betriebsrechnung zu nehmen. Sodann wurden aber vom Departemente auch verschiedene Posten im Gesammtbetrage von Fr. 117,041 beanstandet, welche nach unserer Auffassung unzweifelhaft auf den Baukonto gehören. Da jedoch das Departement trotz unserer Gegenvorstellungen auf seiner Auffassung zu beharren scheint, so sind wir im Falle, der Konsequenzen halber Ihnen den Antrag zu unterbreiten, die Abschreibung auf die obenerwähnten Posten zu beschränken. Nach Maßgabe von Art. 5 des Gesetzes über das Rechnungswesen bleibt sodann dem Bundesrathe anheimgestellt, gutfindenden Falles die Streitfrage bezüglich der übrigen beanstandeten, von uns nicht abgeschriebenen Posten innert 30 Tagen nach der Generalversammlung an das Bundesgericht zu bringen.

Nach Bestreitung der Zinsen des Obligationenkapitals, der Dotirung des Erneuerungs- und Reservefondes, der Verwendungen für Kapitalamortisation und Abschreibungen bleibt ein verfügbarer Ueberschuß (Nettoertrag) von Fr. 954,839. 02 Cts. Wir schlagen vor, hievon Fr. 850,000, das ist 2½ % des Aktienkapitals, als Dividende zu vertheilen und Fr. 104,839. 02 Cts. als Saldo auf das Jahr 1885 zu übertragen.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstätten.

Die Centralwerkstätte in Bellinzona wurde auch im Berichtsjahre in den gleichen Räumlichkeiten betrieben wie im Vorjahr. Die Zahl der Beamten und Büreauangestellten ist sich gleich geblieben.

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

Am 1. Januar waren im Ganzen beschäftigt 170.
„ 31. Dezember „ „ „ „ 148.

Die größte Zahl war 190, die kleinste 148 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	5—4
Schlosser und Monteurs . . .	60—40
Dreher, Hobler	12—9
Schmiede und Zuschläger . . .	10—6
Kesselschmiede	3—2
Kupferschmiede.	1—1

Spengler	1—0
Schreiner	10—5
Glaser	1—1
Maler, Lakirer	6—3
do. Gehülfen	14—7
Sattler und Gehülfen . . .	5—3
Lehrlinge	18—14
Dampfmaschinenheizer . . .	1—1
Handlanger	44—33
Werkzeugmacher	3—3
Gießer	2—2
Nachtwächter	1—1

Im Ganzen passirten 65 Lokomotiven zur größern oder kleinern Reparatur, ebenso 309 Personen- und 659 Güterwagen die Centralwerkstätte.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 9 Lokomotiven, 16 Personen- und 50 Güterwagen, und am 31. Dezember befanden sich noch in Reparatur: 7 Lokomotiven, 19 Personen- und 10 Güterwagen.

Außer diesen Reparaturen wurden noch folgende spezielle Arbeiten ausgeführt:

Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausführung der Pulsometeranlage in Chiasso; Einrichtung von Geflügeltransportwagen; Anbringung von Rahmenversteifungen an Lokomotiven C und C^I und Doppelbremsen an Tendern C und D; Anbringung der Hardybremse an 2 Gepäck- und 4 Personenwagen, sowie der Leitung für die Westinghouse-Bremse an den 3 Salonwagen; Einrichtung der 4 Lokomotiven und 4 Wagen für die Lokalzüge; Rekonstruktion der 12 Wagen der Serie C^4; Einrichtung des Wagens für die elektrische Beleuchtung der Tunnels; Umänderung zweier Schneepflüge u. s. w. Außerdem wurden von der Centralwerkstättet aller Arten Reparaturen und Umänderungen für andere Dienstabtheilungen ausgeführt.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhal der im Dienste stehenden Lokomotiven; indessen wurden in Erstfeld auch mehrere größere Lokomotiv-Hauptrevisionen vorgenommen, wodurch das Provisorium der Werkstätte Bellinzona entlastet wurde.

Die Arbeiterzahl betrug in den 3 Depots:

am 1. Januar total 43 Mann,
„ 31. Dezember „ 49 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 43—51 Mann. — Auf die 3 Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld.	Biasca.	Bellinzona.
Vorabeiter . . .	1	1	—
Schlosser . . .	12—16	7—9	2
Dreher . . .	1—2	1	—
Schmiede . . .	1	1	1
Zuschläger . . .	1—2	—	—
Spengler . . .	1	—	—
Schreiner . . .	1	1	—
Lehrlinge . . .	3—4	—	—
Dampfmaschinenheizer .	1	—	—
Handlanger . .	3—6	4—5	—

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 11,076,5 m³ Gas, deren Konsum sich wie folgt vertheilt:

zu Lasten der Gotthardbahn .	m³	5537,501
„ „ anderer Bahnen .	„	3753,966
Gasverlust	„	1756,033
Gasvorrath auf 1. Januar 1885	„	29,000
Total	m³	11,076,500

Die Fettgasanstalt hatte pro 1884:

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Einnahmen.	Fr.	Cts.
An Gasvorrath vom 31. Dez. 1883	705	40	Pr. Gasabgabe an die Gotthardbahn	11,075	01
„ Löhne: Gasmacher	2,455	74	„ „ „ andere Bahnen .	7,507	91
Füllen der Rezipienten .	1,435	63	„ verkauftes Gastheer	754	67
„ Rohmaterial	5,144	83	„ verkauften Kohlenwasserstoff . .	755	95
„ Brennmaterial	2,076	80	„ Alt-Material	82	20
„ Reinigungs-, Verpackungs- und Schmiermaterial	146	54	„ Gasvorrath auf 1. Januar 1885	658	—
„ Reparaturen	2,005	01			
„ allgemeine Kosten:					
Verwaltungskosten	1,075	96			
Zins vom Anlagekapital (Fr. 75,170)	3,758	51			
Drucksachen ꝛc.	207	89			
Total	19,012	31	Total	20,833	74

Total-Einnahmen	Fr.	20,833. 74.
„ Ausgaben	„	19,012. 31.
Einnahmen-Ueberschuß	Fr.	1821. 43.

Der Einnahmenüberschuß rührt daher, daß die bei Berechnung des Gaspreises berücksichtigte Quote für Amortisation des Anlagekapitals der Gasanstalt der Betriebsrechnung nicht belastet worden ist.

Der Gaspreis stellte sich, ohne Berücksichtigung der Amortisation des Anlagekapitals:

per produzirten m³ Gas auf	Fr.	1. 51
„ nutzbaren „ „ (abzüglich des Gasverlustes) auf	„	1. 79,

mit Berücksichtigung des Einnahmen-Ueberschusses als Amortisationsquote:

per produzirten m³ Gas auf	„	1. 67.
„ nutzbaren „ „ „	„	1. 99.

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

Im Berichtsjahre wurden 21,975.5 Kg. Rohmaterial vergast, und zwar Gasöl Kg. 17,640.5, Petrol Kg. 4020 und unreines Oel Kg. 315.

Es ergaben 100 Kgr. Rohmaterial 50.4 m³ Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Jahre 1884 sind vorgekommen:

a) Entgleisungen 8;
b) Zusammenstöße 2;
c) Sonstige Ereignisse 2 (durch Felssturz);
d) Tödtung und Verletzung von Menschen 8;
(getödtet 2, wovon 1 Bahnbediensteter und 1 Drittperson, verletzt 6 Bahnbedienstete).

Ueber die Ursache der Tödtungen bemerken wir Folgendes:

Am 27. April wurde am Südende der Trodobachbrücke unterhalb Quartino eine 70jährige Frau Namens Maria Gambetta, Wittwe, welche auf unberechtigte Weise die Eisenbahnlinie passirte, vom Schnellzuge Nr. 21 erfaßt und von diesem in die Mitte des Geleises geworfen, was den sofortigen Tod zur Folge hatte.

Am 31. Juli war beim Gruonbach (Zeisigeck) der Hülfsarbeiter Paul Arnold mit dem Verladen eines Steinblockes beschäftigt, als sich in der Höhe von zirka 15 Meter ein Stein ablöste und den genannten Arbeiter so unglücklich auf den Kopf traf, daß dessen sofortiger Tod eintrat.

2. Versicherungsverträge.

Wir sehen uns dießfalls zu keinen speziellen Bemerkungen veranlaßt.

3. Hülfskassen.

a. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten.

Während die Zahl der Mitglieder zu Anfang des Berichtsjahres 845 betrug, belief sich dieselbe am 31. Dezember nur noch auf 808. Die Verminderung ist hauptsächlich beim Bahnaufsichts- und beim Expeditions- und Zugsdienste eingetreten.

Uebergehend zu den Unterstützungen ist die Zahl der Fälle, in welchen an dienstunfähig gewordene Angestellte und an die Hinterlassenen verstorbener Angestellter Subsidien zu verabfolgen waren, von 14 auf 25 gestiegen In einem weitern Falle wurde einem Mitgliede gegen Rückzug aller seiner Ansprüche an die Kasse eine Aversalsumme bewilligt.

Die Rechnungsergebnisse sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

1883		1883			1884		1884	
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Einnahmen:	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
		85817	34	Saldovortrag auf 1. Januar			193579	10
47963	30			Jahresbeiträge der Mitglieder	45831	03		
2495	58			Eintrittsgelder neuer Mitglieder	939	70		
2249	16			Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungserhöhungen	2293	32		
4705	70			Bußen von Mitgliedern und Privaten	2879	17		
489	46			Erlös von gefundenen und nicht reklamirten Gegenständen	843	19		
205	60			Schenkungen	20	90		
6297	05			Kapitalzinse	10163	63		
47481	08			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	32709	40		
111886	93			Zusammen . . .	95680	34		
				Ausgaben:				
614	90			Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder . .	1987	45		
140	—			Beerdigungskosten für verstorbene Mitglieder . .	190	—		
3370	27			Unterstützungen an Mitglieder	9501	33		
—	—			Verschiedenes	7	50		
4125	17			Zusammen . . .	11686	28		
		107761	76	Einnahmenüberschuß			83994	06
		240	40	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse			240	40
		193819	50	Vermögensbestand der Kasse auf 31. Dezember .			277813	56

Von dem oben bezeichneten Vermögen von Fr. 277,813. 56 sind Fr. 19,900 in 4¼ und 4½ % Obligationen der Einzinserkasse und der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern, Fr. 236,527. 50 in 4½% Obligationen des Kantons Zürich und Fr. 20,195 in 4% Obligationen des Kantons Bern angelegt.

Der übrige Betrag setzt sich aus einem Sparguthaben bei der oben erwähnten Spar- und Leihkasse von Fr. 851. 35, aus der Baarschaft in der Handkasse des Rechnungsführers von Fr. 99. 31 und aus den ausstehenden Marchzinsen von Fr. 240. 40 zusammen.

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Dieselben sind nun definitiv organisirt. Deren Leistungen im Laufe des Jahres und deren Bestand am Ende desselben sind aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

	Krankenkasse der Bahnerhaltungs-Arbeiter, gemäß Statuten v. 15. Juli 1884		Krankenkasse der Stations-, Depot- u. Werkstätten-Arbeiter, gemäß Statuten v. 10. März 1882 u. 26. Febr. 1884		Total	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Saldo vom 31. Dezember 1883	—	—	15397	39	20224	64
Saldo der in provisorischer Weise verwalteten Krankenkassen der drei Bahnbezirke	4827	25	—	—		
Eintrittsgelder	—	—	411	—	411	—
Regelmäßige Monatsbeiträge	6228	25	8799	56	15027	81
Bußen	58	50	627	40	685	90
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	—	—	2888	77	2888	77
Zinsen von angelegten Kapitalien	185	10	492	63	677	73
Schenkungen	1	50	105	—	106	50
Summa der Einnahmen	11300	60	28721	75	40022	35
Ausgaben.						
Transportkosten	25	—	13	10	38	10
Arztkosten	632	30	1075	05	1707	35
Medikamente	358	92	726	39	1085	31
Verpflegungskosten	2708	10	5278	23	7986	33
Beerdigungskosten	20	—	—	—	20	—
Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder	—	—	35	50	35	50
Verschiedenes, Druckkosten	35	10	—	—	35	10
Summa der Ausgaben	3779	42	7128	27	10907	69
Einnahmen	11300	60	28721	75	40022	35
Ausgaben	3779	42	7128	27	10907	69
Saldo auf neue Rechnung	7521	18	21593	48	29114	66
Gemäß Direktionsbeschluß ist aus dem Saldo der Krankenkassen (Statuten vom 10. März 1882) der Saldo der Abtheilung Bahnerhalt auszuscheiden und der Krankenkasse (Statuten vom 15. Juli 1884) zuzutheilen	777	41	777	41		
Saldo auf 31. Dezember 1884	8298	59	20816	07	29114	66

Die Saldi sind angelegt: theils als Sparkassa-Einlagen, so bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern, bei der Ersparnißkassa des Kantons Uri in Altorf, bei der Banca popolare ticinese in Bellinzona und bei der Banca cantonale ticinese in Bellinzona; theils in Werthschriften, die im Gesellschaftsarchiv verwahrt werden, so Fr. 10,000 in 4 1/4 % Obligationen der Bank in Luzern und Fr. 5000. — in 4 % Obligationen des Kantons Bern.

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

Im Berichtsjahre ist dieser Fond von ungenannt sein wollenden Gebern mit weitern Geschenken freundlichst bedacht worden, und zwar mit einem Solchen von Fr. 10,000 in 5% Obligationen III. Serie der Gotthardbahn, und von Fr. 23. 50 Cts. an baar. — Die Einnahmen erreichten in Folge dessen für das Jahr 1884, zuzüglich der am 31. März und 30. September einkassirten Zinsen und der von der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern im Sparhefte gutgeschriebenen Zinsen, den Betrag von Fr. 11,293. 22 Cts. An Gratifikationen gemäß den Bestimmungen des Gründers und Gebers wurden im Laufe des Berichtsjahres Fr. 20 verabfolgt, und zwar an den Streckenwärter 164 am Monte Cenere, weil derselbe anläßlich des Felssturzes am 13. Oktober 1884 seinen Dienst in gewissenhafter Weise erfüllte und großes Unglück abwendete.

Wie das Detail der nachfolgenden Rechnung ergibt, erreichte der Fond am 31. Dezember 1884 bereits die Höhe von Fr. 32,538. 22 Cts. und weist gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 11,398. 22 Cts. auf.

Rechnung über den Fond für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienst.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
An Saldo-Vortrag vom 31. Dezember 1883			20,890	—
An Kapitalien:				
1884, September 9. Geschenk von 10 Stück 5% Obligationen der Gotthardbahn III. Serie mit Coupons per 30. Sept. 1884	10,000	—		
Juni 23. Geschenk an Baar	23	50	10,023	50
An Zinsen			1,269	72
Im Ganzen			32,183	22
Ausgaben.				
Für Belohnungen			20	—
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1885			32,163	22
Summa gleich oben			32,183	22
Ausweis über den Rechnungssaldo und den Vermögensbestand am 31. Dezember 1884.				
1. 30 Stück 5% Obligationen der Gotthardbahn III. Serie à Fr. 1000	30,000	—		
2. Einlage bei der Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern à 4% .	2,163	22		
Rechnungssaldo am 31. Dezember 1884			32,163	22
Hiezu:				
5% Marchzinse auf den sub 1 bezeichneten Obligationen vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1884			375	—
Vermögensbestand am 31. Dezember 1884			32,538	22
Vermögensbestand am 31. Dezember 1883			21,140	—
Vermögensvermehrung im Rechnungsjahr			11,398	22

H. Personaletat.

Auf Ende des Jahres 1884 war der Personalbestand der Beamten und Angestellten folgender:

1. Allgemeine Verwaltung.

	1884		1883	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	14		17	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	6		5	
Buchhaltungsbüreau	5		5	
Hauptkassa	5		5	
Kommerzielles Büreau.	12		11	
Kommerzielle Agenten	3		2	
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	24		24	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechts- und Reklamationsbüreau)	2		3	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4		4	
Abwartpersonal	2		2	
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6		6	
Materialverwaltung	11		13	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	6		28	
		103		128

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		15	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		10	
Bahnmeister und Aufseher	18		15	
Vorarbeiter und Stellvertreter	37		49	
Streckenwärter	94		106	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	128		119	
Barrierenwärterinnen	119		112	
Verschiedene Angestellte	7		6	
Arbeiter im Taglohn	200		360	
		629		792

3. Stations- Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	11		12	
Wagenkontrolle	6		7	
Betriebsinspektionen und deren Büreaux	2		2	
Bahnhofvorstände	7		7	
Stationsvorstände	34		34	
Souschefs	7		5	
Stationsgehülfen	26		26	
Wagenkontrolleure	6		5	
Uebertrag	99	732	98	920

	1884		1883	
Uebertrag	99	732	98	920
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	6		5	
Ambülante Stellvertreter	5		5	
Güterexpedienten	2		3	
Güterexpeditionsgehülfen	34		33	
Güterschaffner	12		12	
Rangirmeister	6		8	
Portiers	5		4	
Volontärs	12		8	
Stationswärter	78		75	
Oberzugführer	—		1	
Zugführer	31		32	
Kondukteurs	48		55	
Bremser	93		95	
Uebersetzer	2		3	
Billetdrucker	1		1	
Lagerhausverwalter*	—		1	
Gepäckträger	3		3	
Lampisten	9		9	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	2		2	
Drehscheibenarbeiter	14		14	
Manövristen	25		24	
Güterarbeiter	90		102	
		592		608

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	17		20	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	8		9	
Lokomotivführer	58		61	
Lokomotivheizer	59		57	
Lokomotivheizer provisorisch	**4		20	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	53		59	
Lampisten	5		3	
Uebertrag	207	1324	232	1528

* Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

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

	1884		1883	
Uebertrag	207	1324	232	1528
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteurs	6		6	
Wagenvisiteurgehülfen	5		5	
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer	28		29	
		247		273
5. Werkstättendienst.				
Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	7		8	
Werkführer	2		2	
Vorarbeiter	4		5	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer	91		151	
Handlanger	44		35	
Lehrlinge	14		18	
		162		219
In den Werkstätten der Maschinendepots.				
Vorarbeiter	2		2	
Schlosser, Dreher und Schmiede	50		37	
		52		39
Total		1785		2059

Rekapitulation.

	1884	1883
Zahl der Betriebsbeamten	1119, per Bahnkilometer 4.20	1127, per Bahnkilometer 4.24
Zahl der Arbeiter im Taglohn	666, „ „ 2.50	932, „ „ 3.50
Total	1785, per Bahnkilometer 6.70	2059, per Bahnkilometer 7.74

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 18. Mai 1885.

Namens der Direktion der Gotthardbahn;

Der Präsident:
J. Zingg.

Der erste Sekretär:
Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes;

Der Präsident:
H. Rieter.

Der Sekretär:
Schweizer.