Bahnbetrieb

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1890)**

PDF erstellt am: **01.06.2024**

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

Die Leistungen an den hauptsächlichsten Arbeiten für diese Sektion sind folgende:

Arbeitsgattungen	Veranschlagte Quantitäten	Leistungen bis Ende 1890	
		in Quantitäten	in Prozenten
	Kubikmeter	Kubikmeter	%
1. Erdbewegung der offenen Bahnlinie und der Nebenanlagen	31,214	9,977	31.9
2. Stütz- und Futtermauern und Ufermauern:			
in Mörtelmauerwerk	3,466	890	25.7
in Trockenmauerwerk	4,502	—	—
3. Mauerwerk der Brücken und Durchlässe	7,858	2,910	37.0
4. Steinschlichtungen für Dammbildung .	2,627	1,313	50.0
5. Ausweitung der Tunnels für das II. Geleise	53,950	7,320	13.0
6. Vervollständigung der Ausmauerung der Tunnels	11,585	367	3.2

Wir bemerken zu diesem Ausweise, daß in der Rubrik veranschlagte Quantitäten vorläufig nur die oben genannten in Arbeit befindlichen Strecken berücksichtigt sind.

Von den eisernen Brückenkonstruktionen im Gewichte von 3060 Tonnen sind diejenigen der Strecken Gurtnellen-Wasen und Naxberg-Göschenen vergeben und in Arbeit (755 Tonnen oder 24.6 %).

Die bisher aufgelaufenen Ausgaben für diese Sektion belaufen sich auf Fr. 575,925. 27 Cts. ohne Bauleitung.

6. Bau der Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau.

Ueber den Stand der Vorarbeiten für den Bau dieser beiden Linien haben wir im ersten Abschnitte (Seite 7 u. 8) bereits berichtet und dem dort Gesagten nichts weiter beizufügen.

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Die schweizerischen Bahnen haben sich schon früher gegenüber dem Eisenbahndepartement bereit erklärt, das Transportreglement vom 1. Juli 1876 unter Berücksichtigung der seither erschienenen Nachträge zum Zwecke der bessern Handhabung sowohl seitens des Publikums als der Bahnorgane neu aufzulegen. Das Eisenbahndepartement sprach sein Einverständniß hiemit aus, verlangte aber, daß außerdem auch die in anderer Form als durch Nachträge eingeführten Modifikationen, so z. B. die Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Billete, Gewichtsaufrundung von 10 zu 10 kg, Aufhebung des Eilgutzwanges, berücksichtigt werden. Die Bahnen haben diesem Begehren theils durch Aufnahme dieser Bestimmungen in den Text selbst, theils durch Zufügung von Anmerkungen entsprochen. Später von der genannten Aufsichtsbehörde noch verlangte zahlreiche redaktionelle und materielle Aenderungen haben zu langen Verhandlungen der Eisenbahnen unter sich einerseits und zwischen den letztern und der Aufsichtsbehörde anderseits geführt. Sie haben aber doch im Berichtsjahre bis auf einen Punkt ihren Abschluß gefunden. Die Bahnen haben nämlich beim Bundesrathe beantragt, es möchte mit Rücksicht auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transport-

anstalten, laut welchem der Frachtgüterdienst an Sonntagen untersagt ist, in die Neuauflage des Transport-Reglements die Bestimmung aufgenommen werden, daß der Lauf der Lieferfristen für Frachtgüter an Sonn- und Festtagen ruhe. Der Bundesrath hat hierauf erwidert, daß er auf dieses Gesuch so lange nicht eintreten könne, bis die Vollziehung des fraglichen Art. 5 gesichert sei. Auf ein seither erneuertes Gesuch der Bahnen, in welchem darauf hingewiesen wurde, daß der genannte Art. 5 von den Bahnen zum größten Theil vollzogen sei, ist die Antwort noch ausstehend.

Dagegen hat die genannte Behörde einem von der Gotthardbahn für ihr Netz allein gestellten gleichartigen Gesuche mit Rücksicht auf die vollständige Ausführung des erwähnten Artikels 5 entsprochen, in dem Sinne, daß für diejenigen Frachtgutsendungen, die nachweisbar an einem Sonn- oder Festtag auf der Gotthardbahn sich befunden haben und da in Folge Ausfallens der Güterzüge aufgehalten wurden, der betreffende Tag bei Berechnung der Lieferfrist nicht in Betracht zu ziehen sei.

Zu langen und mühevollen Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement resp. dem Bundesrathe und den Bahnen gab die von ersterem angeregte Revision des Reglements und Tarifs für den Bezug von Nebengebühren Anlaß. Unter Hinweis auf analoge günstigere Bestimmungen in den Nachbarländern verlangte die Aufsichtsbehörde eine Reihe von einschneidenden Aenderungen, die für die Bahnen in finanzieller Beziehung von ziemlich großer Tragweite waren. Trotzdem letztere nachwiesen, daß die vom Eisenbahndepartement gemachten Vergleiche mit den Bestimmungen der ausländischen Bahnen einseitig seien, indem viele der beanstandeten schweizerischen Bestimmungen und Taxansätze ebenso günstig oder noch günstiger sind als diejenigen einzelner Nachbarländer, und trotzdem die Bahnen sich auch zur Gewährung von Erleichterungen in vielen Punkten bereit erklärten, hat der Bundesrath ihren Auseinandersetzungen nur theilweise Rechnung getragen, in mehreren Beziehungen dagegen Gebühren festgesetzt, die im Vergleich zu den den Bahnen obliegenden Verpflichtungen als zu niedrig bezeichnet werden müssen.

Personen- und Gepäckverkehr. Seit längerer Zeit beschäftigen sich die schweizerischen Bahnen mit der Prüfung der Frage, ob und inwieweit eine Revision der Personentarife im Sinne von Taxermäßigungen möglich sei. Da die Angelegenheit für die Bahnen von großer finanzieller Tragweite sein kann, so hat man für nöthig gefunden, dieselbe nach allen Richtungen auf das Genaueste und Sorgfältigste zu studiren. Zu diesem Zwecke sollen in erster Linie statistische Erhebungen gemacht werden, welche aber ihres großen Umfanges wegen z. Z. noch nicht fertig erstellt sind. — Auch das Eisenbahndepartement hat sich mit der Revision der Personentarife beschäftigt, indem es den Bahnen eine von seinem administrativen Inspektorat ausgearbeitete Broschüre „Ueber die Revision der Personentarife" zugesandt hat, in welcher vorgeschlagen wird, die Personentarife nach folgenden Taxgrundlagen umzurechnen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Centimes per Kilometer	9,375	5,625	3,75

Hiebei sollten nach der Ansicht des administrativen Inspektorates die Hin- und Rückfahrtsbillete ganz wegfallen und alle willkürlichen Ausnahmetaxen abgeschafft werden, nur die Abonnementsbillete dürften fortbestehen. Die schweizerischen Bahnen haben aber in einem längern Memorial, das auch im Druck erschienen ist, dem Eisenbahndepartement auseinandergesetzt, daß sie auf die Vorschläge des administrativen Inspektorates nicht einzutreten vermögen, hauptsächlich aus den Gründen, weil sie nicht zu Experimenten schreiten könnten, welche ihre Einnahmen größeren Schwankungen nach unten — die Taxvorschläge des administrativen Inspektorates würden bei Annahme eines gleichen Verkehrs für das Jahr 1888 für die 5 schweizerischen Hauptbahnen einen Ausfall von zirka Fr. 3,600,000, für die Gotthardbahn allein einen solchen von zirka Fr. 560,000 bringen — auszusetzen geeignet wären, und weil die vorgeschlagenen Grundtaxen größtentheils dem sich am meisten der Billete einfacher Fahrt bedienenden Fremdenverkehr Ermäßigungen brächten, während sie für Hin- und Rückfahrtsbillete,

welche in der Schweiz 52 à 53 % aller ausgegebenen Billete betragen und welche weitaus am häufigsten von der einheimischen Bevölkerung benutzt werden, so zu sagen keine Erleichterungen bieten würden. Die Bahnen erklärten auch der Aufsichtsbehörde, daß sie nicht in der Lage seien, sich dermalen darüber auszusprechen, ob und in welcher Weise sie selbst in der Frage der Reform der Personentarife vorgehen können.

Auf verschiedene aus dem Publikum erfolgte Anregungen hin haben die schweizerischen Bahnen sich wiederholt mit der Frage beschäftigt, ob die Einführung von Kilometerbilleten angezeigt sei. Sie haben die Frage hauptsächlich aus dem Grunde verneinen müssen, weil keine genügenden Kontrolmaßregeln vorhanden sind, um vor Mißbrauch der Billete zu schützen. Dagegen werden vom 1. Juli an ein Jahr gültige Abonnementskarten zum Preise von Fr. 240 in I. Kl., Fr. 168 in II. Kl. und Fr. 120 in III. Kl. ausgegeben, welche den Inhaber zur Fahrt mit halben gewöhnlichen Billeten in der der Abonnementskarte entsprechenden Wagenklasse berechtigen. Dabei ist verstanden, daß der Abonnent auf allen Linien der der Vereinbarung angehörenden Verwaltungen nach Belieben fahren kann, sobald er jedesmal ein entsprechendes halbes Billet löst. Es leuchtet nach dem Vorgesagten sofort ein, daß diese Abonnementskarten für diejenigen am meisten Nutzen bringen, welche viel reisen. Sie werden daher auch vorzugsweise von Geschäftsleuten gelöst.

Im direkten Verkehr mit verschiedenen ausländischen Eisenbahnen, in deren Personentaxen Freigepäck von 25 bezw. 30 kg mitenthalten ist, hatten die schweizerischen Verwaltungen zur Vermeidung von Komplikationen und Irrthümern in der Gepäckabfertigung ihren Billetpreisen die Gepäckfrachten für 25 bezw. 30 kg zugeschlagen, so daß jeweils für die ganze Transportstrecke Freigepäck gewährt war. Diesen früher gutgeheißenen Modus hat nun das Eisenbahndepartement als unzulässig bezeichnet, und der Bundesrath hat dann auch, trotzdem die Bahnen ihr Vorgehen begründet und namentlich auch hervorgehoben haben, daß auf größere Entfernungen wohl selten Reisen ohne eigentliches Reisegepäck gemacht werden, beschlossen, daß die Einrechnung von Freigepäck nicht mehr statthaft sei und daß daher alle Tarife, in denen Freigepäck eingerechnet sei, umgerechnet werden müssen. Die Vollziehung dieses Beschlusses ist zum Theil schon durchgeführt, theils noch im Gange. — Einzig im Verkehr mit England hat die genannte Behörde eine Ausnahme gestattet, nachdem die englischen Bahnen übereinstimmend erklärt hatten, daß sie im Falle von Nichtgewährung von Freigepäck seitens der schweizerischen Strecken die direkte Abfertigung nur noch bis zu dem Punkte vornehmen werden, bis zu welchem Freigepäck gewährt werde.

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

1. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Aarau (Station der aarg. Südbahn) einerseits und Stationen des Vierwaldstättersee's und der Vitznau-Rigi-Bahn anderseits.

2. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen der Gotthardbahn und der Langenthal-Huttwil-Bahn.

3. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillete der Gotthardbahn.

4. Verzeichniß der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

5. Prospekt für schweizerische kombinirbare Rundreisebillete.

6. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen Stationen der Brünigbahn einerseits und Stationen der schweizerischen Bahnen anderseits.

7. Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement mit halben Billeten.

8. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der Monte Generosobahn anderseits.

9. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und solchen der schweizerischen Bahnen anderseits.

10. Barème international G. V. No. 2 für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen französischen Stationen einerseits und deutschen, schweizerischen und italienischen Stationen sowie Triest anderseits via Gotthard.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 297 Reklamationen behandelt, von denen 84 abgewiesen wurden; dagegen haben 204 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 3092.73 stattgefunden. 9 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Auf ein von einigen Schieferbruchbesitzern im Kanton Wallis dem Eisenbahndepartement eingereichtes Gesuch hin, es möchte der Artikel „Schiefer" in den Ausnahmetarif für Steine eingereiht werden, hat letzteres die Bahnverwaltungen zur Vernehmlassung eingeladen. Diese erklärten alle, mit Ausnahme der Jura-Simplon-Bahn und der Emmenthalbahn, schriftlich und später in einer vom Eisenbahndepartement veranstalteten Konferenz auch mündlich, daß sie dem Gesuche nicht entsprechen können, theils weil die beantragte Maßnahme nach der eigenen Aussage der Schieferbruchbesitzer nur für die Linien der ehemaligen westschweizerischen- und Simplonbahn von Bedeutung sei und somit für die übrigen Bahnen ein Bedürfniß nicht vorliege, theils weil Schiefer einen höheren Werth habe als die übrigen im Ausnahmetarif für Steine enthaltenen Artikel. Hierauf erhielten die Verwaltungen einen vom 14. Februar 1890 datirten Beschluß des Bundesrathes, daß sie gehalten seien, den Artikel „Dachschiefer" in den Ausnahmetarif für Steine aufzunehmen. Nach einläßlicher Berathung beschlossen die Bahngesellschaften einstimmig, dem Bundesrathe die Erklärung abzugeben, daß sie in diesem Beschlusse einen Eingriff in ihre wohlerworbenen Rechte erblicken, welchem im Prinzip entgegenzutreten sie sich verpflichtet fühlen. Sie bestritten dem Bundesrath das Recht, über die Waarenklassifikation und damit über die Tarifirung der Güter zu entscheiden, unter Berufung auf Art. 35 des Eisenbahngesetzes, welcher dem Bunde nur eine Kontrole über das Tarifwesen einräumt und für diese Kontrole den Grundsatz aufstellt, daß sich die Tarife innerhalb der in den Konzessionen bezeichneten Schranken bewegen müssen, und unter Berufung auf die Botschaft des Bundesrathes vom 16. Juni 1871, sowie auf den Bericht der Eisenbahnkommission des Ständerathes vom 27./28. September 1871 und endlich auf den Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. November 1883, worin der Bundesrath es selbst ausspricht, daß die Gesellschaften nicht bloß befugt seien, innert den Maximalgrenzen der Konzessionen die Taxen beliebig festzustellen, sondern daß sie auch das Recht haben, sich in Bezug auf die Waarenklassifikation und die übrigen Verhältnisse, von denen die Tarife bedingt sind, an die Vorschriften der Konzessionen zu halten. Gleichzeitig erklärten sie sich aber in Anbetracht der geringen ökonomischen Tragweite und um einen Konflikt mit der Aufsichtsbehörde zu vermeiden, bereit, den Bundesrathsbeschluß in der Weise durchzuführen, daß durch zu den Ausnahmetarifen für Steine zu erstellende Nachträge verfügt werde, daß Dachschiefer ab den in Betracht kommenden schweizerischen Ausfuhrstationen nach Maßgabe dieser Ausnahmetarife zu tarifiren sei. Der Bundesrath hat sein Einverständniß mit dieser Ausführungsweise seines Beschlusses mitgetheilt und im Weitern beigefügt, daß mit der thatsächlichen Erledigung für ihn das Bedürfniß, sich in weitere Erörterungen über die grundsätzliche Rechtsstellung des Bundesrathes einzulassen, wegfalle. Durch die seither erfolgte Einführung der bezüglichen Nachträge ist die Angelegenheit somit erledigt.

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Basel (schweizerische Centralbahn) mit I. Nachtrag.

2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel.

3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Export von Papier aller Art.

4. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweiz. Südostbahn und der schweiz. Nordostbahn anderseits.

5. Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren.

6. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab St. Margrethen und Buchs.

7. Ausnahmetarif Nr. 13 für Cement, Kalk und Gyps.

8. I. und II. Nachtrag zum Tarif für den internen Güterverkehr der Gotthardbahn.

9. Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn, der aargauischen Südbahn und Bremgarten, der schweiz. Seethalbahn, sowie der Langenthal-Huttwilbahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

10. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steine im direkten Verkehr der schweizerischen Centralbahn, der schweiz. Seethalbahn, der Emmenthalbahn, der Neuenburger Jurabahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

11. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten.

12. II. Nachtrag zu den allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

13. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.

14. I. Nachtrag zum Tarif für Militärtransporte.

15. Reglement und Tarif betreffend den Bezug der Nebengebühren.

16. Temporärer Exporttarif für frische Aepfel und Birnen.

17. Gütertarif zwischen Basel (schweiz. Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz sowie der Gotthardbahn anderseits.

18. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den rechtsuferigen Dampfbootstationen des Zürichsees einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

19. Reglement und Tarif für die Beförderung von Expreßgut.

20. Ausnahmetarif für Steine im internen Verkehr der Gotthardbahn, sowie im direkten Verkehr mit der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn.

b. Im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und deutschen, sowie belgischen Bahnen anderseits.

1. Kohlentarif Belgien-Gotthardbahn.

2. I. Nachtrag zum Kohlentarif ab Rhein- und Main-Umschlagstationen nach Stationen der Mittel- und Westschweiz.

3. Gütertarif zwischen Basel (bad. Bahnhof), sowie Waldshut einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

4. III. Nachtrag zum norddeutsch-schweizerischen Kohlentarif.

5. Saarkohlentarif Nr. 14.

6. I. Nachtrag zu Theil I, Abtheilung B der deutsch-schweizerischen Gütertarife.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

2. II. Nachtrag zu Theil I und II des allgemeinen Gütertarifs.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften.

2. Nachtrag I zu Theil I und Nachtrag II sowie 2 Ergänzungsblätter zu Theil II des allgemeinen Tarifs.

3. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.
4. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

e. Im belgisch, beziehungsweise englisch-italienischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
2. I. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel aus Italien.

f. Im niederländisch-italienischen Verkehr.

1. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
2. I. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel aus Italien.

Zu den auf 1. Januar 1890 pendent gebliebenen 388 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2461 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2849 Fällen wurden 2613 erledigt, so daß 236 auf das Jahr 1891 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Um die Korrespondenz der beiden von Rom via Florenz und Genua Abends 9^{50}, bezw. 10 Uhr in Mailand eintreffenden Expreßzüge zu erlangen, mußte die Abfahrtszeit des Zuges 2 in Chiasso von 9^{30} auf 11^{40} und diejenige des Zuges 22 in Luino von 10^{0} auf 11^{50} hinausgeschoben werden. Da diese Verbindung einen Anschluß an die gegen 9 Uhr Vormittags von Basel abgehenden Schnellzüge nach Paris, Frankfurt a./M. ꝛc. bedingte, so mußte dem Zuge 2 eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit gegenüber früher gegeben werden, um denselben um 6^{30} Vormittags in Luzern anzubringen. Zu diesem Zwecke mußten die Halte dieses Zuges in Mendrisio und Rivera-Bironico unterdrückt werden; dagegen wurde der Halt in Arth-Goldau wieder aufgenommen.

Die Nachtschnellzüge 2 und 11 führten zum ersten Male Wagen III. Klasse auf der Strecke Chiasso-Luzern und vice-versa, welche bis Basel, bezw. Mailand durchliefen, so daß mit diesen Zügen eine direkte Verbindung III. Klasse zwischen Basel und Mailand und umgekehrt hergestellt wurde.

Zug 5 erhielt Fortsetzung bis Lugano; ebenso wurde die Führung des Zuges 14, welcher die Korrespondenz des R. M.-Zuges 54 vermittelte, bis Bellinzona ausgedehnt.

Zug 222, im Anschlusse an R. M.-Zug 348, beförderte auf der Strecke Chiasso-Lugano Personen in I. und II. Klasse.

Die Züge 40 und 53 verkehrten bis, bezw. ab Bellinzona.

Die während des Baues des II. Geleises zur Sicherung des Zugsverkehres eingerichteten Diensthalte in Rodi-Fiesso wurden für die nach Süden fahrenden Schnell- und Expreßzüge nach Lavorgo verlegt. Die nach Norden fahrenden Schnell- und Expreßzüge erhielten einen Diensthalt in Giörnico und Bodio.

Die Züge 3 und 10 hielten in Flüelen wieder an.

Infolge Eröffnung der Monte Generosobahn mußte den Tagesschnellzügen 70 und 73 ein Aufenthalt in Capolago gegeben werden.

Um dem anhaltenden Güterverkehr Rechnung zu tragen, wurde auf den Strecken Erstfeld-Chiasso und Bellinzona-Luino in beiden Richtungen je ein weiterer regelmäßiger Güterzug eingelegt.

b. Winterfahrordnung.

Dieselbe lehnte sich im Allgemeinen an die Sommerfahrordnung an, mit der Ausnahme, daß der Halt der Expreßzüge 3 und 10 in Flüelen und derjenige der Züge 70 und 73 nach Einstellung des Betriebes der Monte Generosobahn in Capolago wegfielen.

Ferner wurde der Abgang des Expreßzuges 10 in Chiasso auf 11 Uhr 35 Minuten Vormittags verlegt zum Anschlusse an den R. M.-Zug 58, welcher ab Mailand die Korrespondenz des neuen, von der R. M. eingeführten Expreßzuges Nr. 64 Rom-Mailand vermittelte.

Nachdem die Arbeiten für den Bau des zweiten Geleises auch auf der Nordrampe in Angriff genommen worden waren, mußte für die nach Norden fahrenden Schnell- und Expreßzüge ein Diensthalt in Wasen und Gurtnellen und für die südwärts fahrenden Züge ein solcher in Amsteg geschaffen werden.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß der zwischen der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel einerseits und der Gotthardbahn und Centralbahn anderseits bestehende Vertrag vom 28. Juni 1881 betreffend den Schlafwagendienst Basel-Mailand-Basel aufgehoben und durch einen neuen Vertrag vom 31. Mai 1890 ersetzt wurde.

Diesem Vertrage zufolge hat sich die Schlafwagengesellschaft verpflichtet, die alten zweiachsigen Schlafwagen, welche in verschiedenen Beziehungen zu wünschen übrig ließen, durch neue vierachsige Schlafwagen zu ersetzen. Diese letztern wurden im Laufe des Sommers dem Betriebe übergeben und entsprechen nun allen Anforderungen, welche die Reisenden billigerweise an Schlafwagen zu stellen berechtigt sind.

Während bisher nur Reisende I. Klasse die Schlafwagen benutzen konnten, werden nun gemäß den neuen Vereinbarungen auch Passagiere II. Klasse in denselben zugelassen. Die Herabsetzung der Supplementstaxe bildet eine weitere Erleichterung für die Reisenden, welche sich der Schlafwagen bedienen wollen. Dazu kommt, daß ein Fahrausweis I. Klasse mit $1^1/_2$ Schlafbillet Anspruch darauf gibt, daß von den zwei übereinander angebrachten Betten nur das eine belegt wird, was bei den kleineren Abtheilungen mit nur zwei Schlafplätzen der Miethe der ganzen Abtheilung gleichkommt. Drei Reisende mit Billeten I. Klasse und drei Zuschlagsbilleten erhalten Anspruch auf eine vierplätzige Abtheilung.

Ebenfalls als im Interesse des reisenden Publikums liegend ist die Neuerung zu betrachten, daß die Supplementsbillete für die Benützung der Schlafwagen, welche bisher nur bei den Agenturen der Schlafwagengesellschaft und im Wagen selbst bei den Wagendienern bezogen werden konnten, nunmehr an den Billetschaltern der Stationen Basel, Olten, Luzern, Rothkreuz, Bellinzona, Lugano, Chiasso, Zürich und Mailand erhältlich sind. Endlich haben wir behufs Ausübung einer strengern Kontrole des Dienstes in den Schlafwagen während der Fahrt die Bedienung dieser Wagen, welche früher von der Schlafwagengesellschaft besorgt wurde, selbst übernommen und zu diesem Zwecke auf den 1. Oktober 1890 fünf Diener angestellt, welche in Basel, als dem einen Ausgangspunkt der Schlafwagen, stationirt worden sind. Die betreffenden Ausgaben werden immerhin unserer Gesellschaft zurückvergütet.

c. Internationale Beziehungen.

Ueber die internationalen Verbindungen, bei welchen unsere Verwaltung betheiligt ist, haben wir Folgendes zu berichten:

Die neue Verbindung Rom-Basel mittelst Nachtzuges Mailand-Basel und mit Anschluß in Basel an die von dort ausgehenden Morgenzüge nach Paris, Brüssel, Köln, Frankfurt a. M. u. s. w., welche mit dem Sommer dieses Jahres zur Einführung gelangt ist, ließ wahrnehmen, daß die Fahrzeit auf der schweizerischen Strecke etwas zu knapp bemessen war. In Folge dessen wurde die Ankunft des italienischen Zuges in Chiasso Abends von 11^{25} auf 11^{16} Bernerzeit vorangestellt und die Ankunft in Basel von Vormittags 8^{45} auf 9 Uhr Bernerzeit hinausgerückt.

Dieser Zug trifft nun in Frankfurt a. M. Nachmittags 3^{54} Berlinerzeit ein.

Von Seite der preußischen Staatsbahnverwaltungen wurde mit Bezug hierauf die Frage geprüft, ob dieser Zug nicht bis Berlin zu verlängern wäre, wo er um 1^{4} Vormittags angebracht werden könnte. Die Schwierigkeit einen passenden Gegenzug einzurichten, steht der Ausführung dieses Gedankens dermalen im Wege.

Bemerkenswerth sind die Verbesserungen, welche auf der Basel-Kölner Route bevorstehen, wo ebenfalls auf Initiative der preuß. Staatsbahnverwaltung ein neuer Schnellzug mit folgenden Fahrzeiten eingeführt wird:

Köln ab 10^{41} Berlinerzeit
Basel an 6^{57} „
Rom an 8^{55} Römerzeit

und umgekehrt:

Rom ab 9^{10} Römerzeit
Basel ab 9^{20} Berlinerzeit
Köln an 5^{37} „

Ebenfalls hervorzuheben sind die verbesserten Anschlüsse der italienischen Mittelmeerbahn an unsere Tages-Expreßzüge über die Route Mailand-Genua-Rom, welche nunmehr folgendermaßen gebildet sind:

Basel ab 7^{00} Bernerzeit
Mailand an 5^{24} Römerzeit
ab 8^{5} „
Genua an 11^{4} „
Rom an 8^{55} „

und umgekehrt:

Rom ab 9^{10} Römerzeit
Genua ab 7^{00} „
Mailand an 9^{55} „
ab 10^{15} „
Basel an 8^{20} Bernerzeit

Die nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht darüber, in welchen Richtungen und in welchem Maße die Verkehrsbeziehungen der Gotthardroute seit dem Eröffnungsjahre sich gebessert haben.

Distanzen, Fahrzeiten und Geschwindigkeiten der Schnellzüge in den Jahren 1882 und 1991.

	Distanz Kilom.	1882 Fahrzeit Stunden	1882 Durchschn. Fahrgeschw. per Stunde in Kilom.	1891 Fahrzeit Stunden	1891 Durchschn. Fahrgeschw. per Stunde in Kilom.
Luzern-Mailand	284	9.21	31	7.44	35
„ Florenz	633	20.55	31	15.46	40
„ Genua	435	13.40	32	12.24	35
„ Rom	934	27.05	35	21.50	43
„ Venedig	549	18.55	29	17.55	30
Mailand-Paris	923	23.30	40	20.21	45
„ Berlin	1274	35.55	36	31.22	41
Rom-Paris	1573	44.15	36	34.06	46
„ London	2032	55.55	37	44.30	44
„ Brüssel	1622	40.33	40	35.09	46
„ Berlin	1924	56.40	34	44.27	43
„ Köln	1530	46.55	33	32.49	47

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1890 (266 Kilometer) Fr.	Cts.	Prozente		1889 (266 Kilometer) Fr.	Cts.	Prozente		Mehr-Einnahme gegenüber 1889 Fr.	Cts.	Minder-Einnahme gegenüber 1889 Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	4652996	30	36.62	35.28	4549861	89	35.76	34.48	103134	41		
II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	456905	76	3.60	3.47	480360	50	3.78	3.64			23454	74
b. Thiere	414551	09	3.26	3.15	299361	41	2.35	2.27	115189	68		
c. Güter aller Art . .	7180128	79	56.52	54.45	7393787	57	58.11	56.04			213658	78
Total	12704581	94	100.00		12723371	37	100.00				18789	43
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	481935	91		3.65	471211	47		3.57	10724	44		
Total-Einnahmen	13186517	85		100.00	13194582	84		100.00			8064	99

Nach dieser Tabelle sind die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport im Berichtsjahre um Fr. 18,789. 43 oder 0,15 % hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben. Ueber die muthmaßlichen Ursachen dieses Rückganges werden wir uns bei den einzelnen Kapiteln aussprechen. Im Vergleich zum Jahre 1888 ergibt sich indessen eine Mehreinnahme von Fr. 1,073,083. 29 oder 9,23 %. Das Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport hat etwelche Veränderung zu Gunsten der erstern erlitten.

Die Gesammteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1890	1889
Per Bahnkilometer . . .	Fr. 47,761. 59	Fr. 47,832. 22
„ Zugskilometer . . .	„ 5. 79	„ 5. 96
„ Tag	„ 34,807. 07	„ 34,858. 55

Was die monatlichen Einnahmen anbetrifft, so erzeigt der Monat Januar mit Fr. 840,679. 76 das kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 1,294,131. 59 das größte Erträgniß. Die durchschnittliche Einnahme eines Monats beläuft sich auf Fr. 1,058,715. 16 gegenüber Fr. 1,060,280. 95 im Vorjahre.

Die verschiedenen Resultate des Verkehres und der Einnahmen sind wie bisher in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, woraus wir hier Folgendes hervorheben:

Im Personentransport ist die auf die ganze Bahnlänge bezogene Zahl der Reisenden von 220,542 auf 236,322 oder um 7,16 % gestiegen. Zu dieser Zunahme hat die dritte Wagenklasse weitaus den größten Theil beigetragen. Der lokale Verkehr hat sich im Berichtsjahre weiter entwickelt, wogegen im durchgehenden Verkehr eine Abnahme eingetreten ist, welche die Einnahmen wesentlich beeinflußt hat. Diese Abnahme dürfte indessen vorübergehenden Ursachen zuzuschreiben sein.

	1890	1889
Es weisen Reisende auf:		
die I. Klasse . . .	91,285 = 7,04 %	88,831 = 7,48 %
„ II. „ . . .	342,798 = 26,44 %	327,928 = 27,59 %
„ III. „ . . .	862,417 = 66,52 %	771,650 = 64,93 %

	1890	1889
Es erzeigen Personenkilometer:		
die I. Klasse . .	10,236,153 = 16,28 %	10,972,490 = 18,70 %
„ II. „ . .	22,078,000 = 35,12 %	22,688,214 = 38,68 %
„ III. „ . .	30,547,634 = 48,60 %	25,003,525 = 42,62 %
Jeder Reisende hat somit durchschnittlich befahren:		
in der I. Klasse . .	112,13 Kilometer	123,52 Kilometer
„ „ II. „ . . .	64,41 „	69,19 „
„ „ III. „ . . .	35,42 „	32,40 „
Es trifft Reisende:		
auf jeden Personenzugskilometer	47,35	44,89
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,38	4,42

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind von Fr. 4,549,861. 89 auf Fr. 4,652,996. 30 oder um 2,27 % gestiegen. Bei den Billeten einfacher Fahrt I. und II. Klasse und bei den Rundfahrtbilleten I. und II. Klasse sind die Einnahmen zurückgegangen, während die Billete III. Klasse mit einer ganz geringen Ausnahme höhere Erträge aufzuweisen haben.

Von den Einnahmen entfallen:

	1890	1889
auf die I. Klasse . .	Fr. 1,292,071. 23 = 27,77 %	Fr. 1,382,067. 02 = 30,38 %
„ „ II. „ . . .	„ 1,795,547. 54 = 38,59 %	„ 1,856,591. 45 = 40,80 %
„ „ III. „ . . .	„ 1,565,377. 53 = 33,64 %	„ 1,311,203. 42 = 28,82 %
Jeder Reisende hat als Fahrtaxe durchschnittlich bezahlt:		
in der I. Klasse	Fr. 14,15	Fr. 15,56
„ „ II. „	„ 5,24	„ 5,66
„ „ III. „	„ 1,82	„ 1,70

Das Einnahmenbetreffniß per Reisenden und Kilometer beläuft sich
auf 7,40 Cts. im Jahre 1890 und
„ 7,76 „ „ „ 1889

Der Gepäcktransport hat um 67 Tonnen abgenommen und Fr. 23,454. 74 oder 4,88 % weniger abgeworfen als im Vorjahre. Diese Mindereinnahme ist eine Folge der oben erwähnten Abnahme des durchgehenden Personenverkehres.

Der Thiertransport hat sich im Berichtsjahre weiter entwickelt. Die Mehreinnahme von Fr. 115,189. 68 oder 38,48 % kann jedoch nicht vollständig dieser Weiterentwicklung zugeschrieben werden, indem ein Theil derselben auf die im letztjährigen Berichte erwähnten außerordentlichen Transporte von Schlachtvieh aus Italien nach Deutschland entfällt. Wie wir vorausgesehen hatten, sind diese Transporte nach der Aufhebung des Verbotes betreffend die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland theilweise weggefallen.

Der Güterverkehr des Berichtsjahres ist hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, und zwar sowohl in Betreff der Transportquantitäten als der Einnahmen. Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 421,503 Tonnen auf 386,780 Tonnen oder um 8,24 % zurückgegangen. An dem Ausfall ist fast ausschließlich der Kohlen- und Eisentransport aus Deutschland nach Italien betheiligt; in runden Ziffern hat der erstere um 45,000 Tonnen und der letztere um 25,000 Tonnen abgenommen. Dieser Ausfall ist der vor einiger Zeit in Italien eingetretenen finanziellen Krisis, dem höheren Preise der deutschen Kohle, sowie dem Umstande zuzuschreiben, daß eine Reihe industrieller Etablissemente in Italien sich in Folge der reichlichen Niederschläge im Berichtsjahre viel regelmäßiger ihrer Wasserkräfte haben bedienen können. Die Lebens- und Genußmittel haben dagegen um 27,000 Tonnen und die Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie um 15,000 Tonnen zugenommen. In Bezug auf das Gewicht stehen die Lebens- und Genußmittel mit 202,967 Tonnen = 29,47 % im ersten Range, die Brennmaterialien mit 148,080 Tonnen = 21,50 % im zweiten Range und die Metallwaaren mit 90,664 Tonnen = 13,17 % im dritten Range.

Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 149,41 Kilometer gegenüber 156,66 Kilometer im Vorjahre.

Von den vier Haupttarifklassen entfallen:

	1890			1889		
auf die Eilgüter	30,527	Tonnen	= 4,43 %	28,738	=	4,02 %
„ „ Stückgüter	40,227	„	= 5,84 %	42,029	=	5,87 %
„ „ gewöhnlichen Wagenladungsgüter	200,393	„	= 29,11 %	172,315	=	24,08 %
und auf die Ausnahmetarifgüter .	417,448	„	= 60,62 %	472,595	=	66,03 %

Die Hauptverkehre haben folgende Transportquantitäten aufzuweisen:

	1890		1889	
Schweiz-Italien	45,983	Tonnen	48,822	Tonnen
Italien-Schweiz (inkl. in Brunnen reexpedirtes Getreide) . . .	148,631	„	113,439	„
Deutschland, Belgien und Holland-Italien	178,342	„	232,351	„
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England . . .	63,571	„	64,114	„

In den beiden letzten Verkehren sind auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedirten Gütersendungen inbegriffen.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind des oben erwähnten Ausfalles wegen von Fr. 7,393,787. 57 auf Fr. 7,180,128. 79 oder um 2,89 % zurückgegangen. Das Erträgniß pro Tonne und Kilometer hat sich dagegen von 6,59 Cts. auf 6,98 Cts. gehoben.

Was die weiteren Details des Verkehres und der Einnahmen anbetrifft, so verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen 1—8.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1889 wie folgt:

	1890.	1889.
Pacht- und Miethzinse . .	Fr. 469,097. 56	Fr. 462,762. 38
Ertrag von Hülfsgeschäften .	„ 11,182. 40	„ 6,815. 67
Sonstige Einnahmen . .	„ 1,655. 95	„ 1,633. 42
	Fr. 481,935. 91	Fr. 471,211. 47

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzeigen hiernach gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 10,724. 44. Dieselbe wurde herbeigeführt durch Abschluß eines neuen Miethvertrages betreffend ein Magazin im Verwaltungsgebäude, durch den Ertrag der Wohnungen in dem in Erstfeld gekauften Hause und durch die beim Materialsturz in den Materialmagazinen konstatirten Ueberschüsse, welche dem Ertrag von Hülfsgeschäften gutgebracht worden sind.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1890 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			1889 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehr-Ausgabe gegenüber 1889.		Minder-Ausgabe gegenüber 1889.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltung .	447,008	38	6.48	482,300	92	7.70	—	—	35,292	54
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,732,206	64	25.11	1,347,025	69	21.51	385,180	95		
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,474,914	03	21.39	1,339,501	87	21.39	135,412	16		
IV. „ den Fahrdienst . . .	2,145,537	84	31.11	2,064,813	37	32.98	80,724	47		
V. „ verschiedene Ausgaben . .	1,096,624	73	15.91	1,027,948	18	16.42	68,676	55		
Total	6,896,291	62	100%	6,261,590	03	100%	669,994	13	35,292	54

	1890	1889
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 25,925. 91	Fr. 23,539. 81
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.1445	„ 2.9322
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2.5978	„ 2.3905
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1089	„ 0.0951
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0184	„ 0.0163
„ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen .	„ 52.30	„ 47.45
„ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	„ 54.28	„ 49.21

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Minderkosten im Betrag von Fr. 35,292. 54 auf, wovon Fr. 15,359. 25 auf Personalausgaben und Fr. 19,933. 29 auf sonstige Ausgaben entfallen. Die Personalausgaben erreichen die Höhe des Jahres 1889 namentlich deswegen nicht, weil in der Rechnung pro 1889 die gewährten Gehaltszulagen für zwei Jahre (1888 und 1889) enthalten sind.

Die sonstigen Ausgaben stellen sich gegenüber den letztjährigen wie folgt: für Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten, Porti und Telegramme Fr. 4571. 31 weniger; für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale Fr. 1905. 65 mehr; für Ergänzung und Unterhalt des Inventars Fr. 17,229. 63 und für Verschiedenes Fr. 38. — weniger. Die Minderausgaben für Ergänzung und Unterhalt des Inventars rühren daher, weil im Jahre 1889 durch den Umzug in das neue Verwaltungsgebäude und die Erstellung eines Reliefs des Gotthardgebietes bedeutende Kosten erwachsen sind, das Berichtsjahr dagegen keine solchen außerordentlichen Ausgaben verzeigt.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

In Bezug auf die Organisation dieses Dienstzweiges haben wir hier dem bereits an anderer Stelle Gesagten nichts mehr beizufügen.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn haben im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des Jahres 1889 betragen

	1890	1889
für Personalausgaben	Fr. 462,177. 91	Fr. 445,323. 08
„ Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 1,223,768. 24	„ 837,862. 91
„ sonstige Ausgaben	„ 46,260. 49	„ 63,839. 70
Zusammen	Fr. 1,732,206. 64	Fr. 1,347,025. 69

Die Personalausgaben ergeben pro 1890 abermals einen Mehraufwand von Fr. 16,854. 83 gegenüber 1889, welcher sich aus einer Mehrausgabe von Fr. 24,656. 64 für Bahnbewachung und Antheil an den Stationswärtern (Cap. II. A. 4 und 5) und aus einer Minderausgabe von Fr. 7,801. 81 für die Besoldungen des übrigen Personales (Cap. II. A. 1, 2 und 3) zusammensetzt.

Die nachstehende Gegenüberstellung zeigt, in welcher Weise sich die genannte Mehrausgabe im Einzelnen vertheilt.

	1890	1889	Mehrausgabe
a. Gehalte des ständigen Bahnbewachungspersonales	Fr. 160,444. 05	Fr. 151,988. 65	Fr. 8,455. 40
b. Gehalte und Löhnungen der Nachtwächter, Extrawachen und Stellvertreter . .	„ 100,468. 45	„ 88,576. 30	„ 11,892. 15
c. Ausgaben für die Dienstkleider . .	„ 10,186. 25	„ 7,914. 30	„ 2,271. 95
d. Betreffniß für Anschlußbahnhöfe und mitbenutzte Linien	„ 9,413. 69	„ 8,620. 28	„ 793. 41
Zusammen Cap. II. A. 4	Fr. 280,512. 44	Fr. 257,099. 53	Fr. 23,412. 91
Hiezu: Betreffniß für e. Stationswärter (Cap. II. A. 5.) .	„ 39,272. 17	„ 38,028. 44	„ 1,243. 73
Zusammen	Fr. 319,784. 61	Fr. 295,127. 97	Fr. 24,656. 64

ad a. Diese Mehrausgabe rührt von Aufbesserungen der Gehalte einer Anzahl Bahnwärter und Barrierenwärterinnen her.

ad b. Ein bedeutender Betrag (ca. 4000 Fr.) der hier aufgeführten Mehrausgaben kommt auf die zahlreichen Stellvertretungen im Wärterpersonale in Folge Erkrankungen an der im Anfange des Berichtsjahres herrschenden Influenza; der Rest fällt auf vermehrte Bahnbewachung in Folge des starken Verkehres und verschiedener Vorkommnisse, wie ungünstige Witterung, ausgedehnteres Holzreisten im Bereiche der Bahnanlagen ꝛc.

ad c. Die Ausgaben variiren hier je nach der Tragzeit von Dienstkleidern.

ad d und e. Die Mehrausgaben sind wie bei b durch vermehrte Stellvertretungen entstanden.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen wurden im Berichtsjahre Fr. 385,905. 33 mehr ausgegeben als im Jahre 1889.

Die Ausgaben für die einzelnen Rechnungs-Rubriken stehen sich hier, wie folgt, gegenüber:

	1890 Fr. Cts.	1889 Fr. Cts.	Differenzen gegenüber 1889 Fr. Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen, inkl. Bettung	229,434. 71	182,675. 82	+ 46,758. 89
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen, inkl. Ersatz des schadhaften Materiales . .	785,932. 09	488,769. 34	+ 297,162. 75
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	148,016. 28	56,690. 41	+ 91,325. 87
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	46,088. 77	78,318. 58	— 32,229. 81
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	14,296. 39	31,408. 76	— 17,112. 37
Zusammen	1,223,768. 24	837,862. 91	+ 385,905. 33

ad 1. Die daherigen Mehrausgaben haben zum größten Theile in dem nothwendig gewordenen Mehraufwande für Erneuerung und Unterhalt der Bahnbettung ihren Grund; während im Vorjahre hiefür nur Fr. 65,815. 95 ausgegeben wurden, beträgt die Ausgabe für 1890 Fr. 101,442. 63; davon entfallen auf gänzliche Erneuerung der Bettung Fr. 55,918. 41 (1889: Fr. 31,647. 30) und auf den Unterhalt derselben (Reinigen und Ergänzen) Fr. 45,524. 22 (1889: Fr. 34,168. 65). Die Erneuerung der Bettung wurde vorgenommen: im Wattinger- und Naxbergtunnel, im Gotthardtunnel auf ca. 3.5 Kilom. und auf den Strecken Paradiso-Melide und Capolago-Mendrisio; für die Erneuerung der Bettung der Strecke Balerna-Chiasso wurde das Material vorbereitet.

An ferneren über den Rahmen der gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten hinausgehenden Arbeiten, welche an den Mehrausgaben theilnehmen, sind zu erwähnen: Reparatur der Reußwehre in der Klus bei Erstfeld, Untermauerung von gefahrdrohenden Partien in den Felslehnen und Einschnitten der Monte Ceneri-Linie, Reparatur von Uferschutzbauten im südlichen Tessin in Folge starker und anhaltender Gewitterregen, Revision der eisernen Brücken im III. Bahnbezirk.

Der Aufwand für Felsabräumen betrug Fr. 16,764. 32 (1889: Fr. 23,332. 70).

ad 2. In den Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues sind beiderseits enthalten.

	1890 Fr. Cts.	1889 Fr. Cts.	Differenz gegenüber 1889 Fr. Cts.
a. Kosten des Oberbaumateriales für den gewöhnlichen Geleiseunterhalt . . .	262,322. 67	132,347. 92	+ 129,974. 75
b. Löhne für Reguliren der Geleise und Auswechseln von Oberbaumaterial . . .	188,357. 04	170,342. 11	+ 18,014. 93
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen .	51,626. 53	51,014. 65	+ 611. 88
d. Totalerneuerung des Oberbaues . . .	436,101. 64	211,500. 36	+ 224,601. 28
Zusammen	938,407. 88	565,205. 04	+ 373,202. 84
Hievon ab: Werth des gewonnenen Altmaterials . .	152,475. 79	76,435. 70	+ 76,040. 09
Netto-Ausgaben	785,932. 09	488,769. 34	+ 297,162. 75

An die Ausgaben ad a, c und d hat der Oberbau-Erneuerungsfond die Materialkosten im Betrage von Fr. 694,263. 72 zu ersetzen (1889 Fr. 350,676. 37), so daß der Betriebskonto effektiv nur mit Fr. 244,144. 16 belastet bleibt (1889: Fr. 214,528. 67).

Zur Begründung der Mehrausgaben haben wir Folgendes zu berichten:

ad a. Im Berichtsjahre wurden ohne die sub d aufgeführten Totalerneuerungen im Ganzen 21,461 Stück Querschwellen ausgewechselt (1889: 11,970 Stück), und zwar 13,128 Weichholzschwellen, 8249 Stück Eichenschwellen und 84 Stück eiserne Schwellen; ersetzt wurden dieselben durch 4247 Stück Eichenschwellen und 17,214 Stück eiserne Schwellen. Von den letzteren kommen für Erneuerung der Schwellen in zusammenhängenden Strecken 12,290 Stück auf die Strecke Immensee-Erstfeld und 4920 Stück auf Capolago-Mendrisio. Ferner wurden 342 Stück schadhafte Weichenhölzer theilweise durch eichene, theilweise durch eiserne Weichenschwellen ersetzt.

An schadhaften Schienen mußten ausgewechselt werden: 2381.9 m Stahlschienen und 777.8 m Eisenschienen, zusammen 3159.7 m (1889: 3036 m).

Die Mehrausgaben gegenüber 1889 resultiren aus dieser vermehrten Auswechslung.

Schienenbrüche kamen im Berichtsjahre 55 vor (1889: 48; 1888: 34; 1887: 38; 1886: 32; 1885: 29; 1884: 17; 1883: 38). Die Lieferanten haben hievon für 48 Stück (Bruch in Folge Fabrikationsfehler), sowie für weitere 50 Stück Schienen, welche aus anderen Gründen während der Garantiedauer schadhaft geworden sind, Ersatz zu leisten.

Zur Verstärkung des Oberbaues auf Holzschwellen wurden im Berichtsjahre abermals 37,140 Stück Schienennägel mit vierkantigem Schafte von 20/20 m/m Stärke und 11,345 verstärkte Unterlagsplatten verwendet.

Der Stand unseres Oberbaues, eingetheilt nach den verschiedenen Konstruktionen, stellt sich mit Ende 1890 und im Vergleiche zum Vorjahre, sowie zum Bestande im Jahre 1883 (nach Eröffnung des durchgehenden Verkehres) wie folgt:

	1890		1889		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Gesammtlänge des durchgehenden Geleises: Immensee-Chiasso, Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Locarno	279,320	107,6	259,571	100	259,571	100
Hievon:						
Geleisestrecken mit Eisenschienen	25,276	9,7	25,276	9,7	34,638	13,3
„ „ Stahlschienen Type I . . .	12,910	5,0	12,910	5,0	18,736	7,2
„ „ „ „ II . . .	232,576	89,6	218,721	84,3	206,197	79,5
„ „ „ „ III . . .	8,558	3,3	2,664	1,0	—	—
anderseits						
Geleisestrecken mit Tannenschwellen . . .	10,638	4,1	21,150	8,1	88,975	34,3
„ „ Eichenschwellen . . .	176,017	67,8	172,785	66,6	170,596	65,7
„ „ eisernen Querschwellen . .	92,665	35,7	65,636	25,3	—	—

In Bezug auf die Gesammtlänge des durchgehenden Hauptgeleises ist zu bemerken, daß die Vermehrung von dem II. Geleise der Strecke Airolo-Faido herrührt. Die Prozente in der Colonne pro 1890 sind auf die Geleiselänge pro 1889 gerechnet.

Wir fügen dieser Gegenüberstellung bei, daß die 25,276 Meter Eisenschienen auf den Strecken Giubiasco-Cadenazzo-Locarno, Lugano-Melide und Balerna-Chiasso, sowie in einigen Hauptgeleisen der südlichen Stationen liegen und auch die 10,638 Meter Geleise mit Tannenschwellen auf diese Strecken, sowie auf die Hauptgeleise in einigen Stationen der Nordseite sich vertheilen. Es ist ferner aus derselben ersichtlich, daß nunmehr bereits $^1/_3$ des durchgehenden Hauptgeleises mit eisernen Querschwellen versehen ist.

ad b. Die Mehrausgabe von Fr. 18,014. 93 steht im Zusammenhange mit der vermehrten Auswechslung von Schwellen und Schienen. Von den Ausgaben entfallen Fr. 60,960. 10 auf das Heben und Reguliren der Geleise, während der Rest auf Auswechseln von schadhaftem Material, Umnageln und sonstige Reparaturen kommt.

ad c. Die Ausgaben für Unterhalt der mechanischen Einrichtungen sind denjenigen vom vorigen Jahre ziemlich gleich geblieben. Im Berichtsjahre wurde mit Auswechslung der Einfahrtsweichen der Stationen und Ersatz derselben durch Weichen vom verstärkten Modell 1889 auf eisernen Querschwellen fortgefahren und 11 solche Weichen umgebaut.

Es wurden ferner mehrere Stationen der Thalbahnen, welche von Schnellzügen ohne Aufenthalt passirt werden, auf gerade Durchfahrt umgeändert (Arth-Goldau, Steinen, Altdorf, Claro und Castione), eine Einrichtung, welche auf allen kleineren Stationen durchgeführt werden soll, und welche den Zweck hat, die durchfahrenden Züge mit einer größeren Fahrgeschwindigkeit diese Stationen passiren zu lassen, als dies bei verschränkter Anlage der Hauptgeleise zulässig ist.

An den übrigen mechanischen Einrichtungen sind Unterhaltungsarbeiten größeren Umfanges nicht vorgekommen.

ad d. Eine gänzliche Erneuerung des Oberbaues fand im Berichtsjahre auf folgenden Strecken statt:

im Pfaffensprungtunnel . .	1176	Meter	Geleise
„ Wattingertunnel . . .	480	„	„
„ Leggisteintunnel . . .	624	„	„
„ Naxbergtunnel . . .	1280	„	„
„ Gotthardtunnel . . .	5487	„	„
„ Freggiotunnel . . .	1580	„	„
„ Pratotunnel . . .	1524	„	„
Zusammen	12151	Meter	Geleise

gegenüber 6666 Meter im Vorjahre; ferner ist das Material für die Erneuerung des Oberbaues auf den Strecken Paradisotunnel-Melide und Balerna-Chiasso auf dem Platze.

Die Kosten auf Oberbauerneuerungen betragen, wie vorstehend angegeben . .	Fr.	436,101. 64
Davon ab: der Werth des vorräthigen nicht verlegten Materiales für die Erneuerungen auf den zwei oben genannten Strecken	„	100,029. 95
bleiben Kosten für 12,153 Meter erneuerten Oberbau	Fr.	336,071. 69

oder Fr. 27,66 per Meter Geleise (1889: Fr. 27,50), inklusive Abbruch des alten Geleises und Deponiren, Sortiren und Uebergabe des gewonnenen Altmateriales.

Die Mehrkosten aus diesem Titel gegenüber 1889 sind durch die vermehrten Auswechslungen und das beschaffte Material ausgewiesen.

In Fortsetzung unserer Mittheilungen im Geschäftsberichte pro 1888, Seite 32 bis 36, schließen wir hieran Weiteres über die Verstärkung unseres Oberbaues. Wir haben an genannter Stelle über die Abnützung und den Verschleiß des Oberbaues, insbesondere über das starke Rosten der Schienen in langen Tunnels berichtet und beigefügt, daß wir für die in langen Tunnels liegenden Geleise eine Abänderung des Profiles unserer 12 Meter langen Normalschiene (Type II[1]) angeordnet haben, wonach am Kopf oben 9 m/m, am Fuß unten 3 m/m,

zusammen 12 m/m an Höhe zugefügt werden sollte, um eine wesentlich größere Abnützung bis auf die mit Rücksicht auf die Tragfähigkeit noch zuläßige Schienenhöhe zu gestatten und damit die Dauer der Schienen zu verlängern. Die Breite des Schienenkopfes war dabei nur um 2 m/m größer gehalten, d. h. um so viel, als die normale Spurweite ohne Aenderung der Schwellenlochung noch erlaubte; im Uebrigen sollten die bisherigen Abmessungen der Normalschiene und der Schwelle, ferner das Profil der Laschen und die Formen der Befestigungsmittel beibehalten werden.

Solche Tunnelschienen (Type III) wurden, wie oben bereits angegeben, zur Auswechslung der Geleise in den Kehrtunneln der Bergstrecken und in beschränktem Maße auch im Gotthardtunnel verwendet.

Zu diesen Verhältnissen kommen die in neuerer Zeit stets wachsenden Anforderungen an die Schnelligkeit des Eisenbahntransportes, die Zunahme des Gewichtes der Züge und die dadurch bedingte Verwendung schwererer Lokomotiven mit dem Erfordernisse einer größtmöglichen Sicherheit des Betriebes. Nachdem wir diesen Umständen bereits durch eine entsprechende Verstärkung der eisernen Brückenkonstruktionen für das II. Geleise der Bergstrecken und für die neuen Linien, ferner durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen und durch Anschaffung von Schnellzugslokomotiven für 85 Kilom. Fahrgeschwindigkeit und mit Achsbelastung von 16 Tonnen Rechnung getragen haben, wurde nun auch noch die Frage geprüft, ob — mit Rücksicht auf die nothwendig gewordenen größern Schienen- und Schwellen-Anschaffungen für die in nächster Zeit durchzuführenden Erneuerungen auf den im Betriebe stehenden Linien und auch für den Oberbau des II. Geleises der Bergstrecken und der neuen Zweiglinien — nicht schon jetzt der Zeitpunkt gekommen wäre, auch zu einem neuen verstärkten Oberbau überzugehen.

Die Prüfung dieser Frage ergab von vornherein, daß eine Verstärkung des Oberbaues nicht nur den größern Anforderungen der Zukunft dienen würde, sondern auch schon gegenwärtig Vortheile von einigem Belange mit sich bringt. Diese bestehen in geringeren Ausgaben für Heben und Richten der Geleise und Erneuerung des Bettungsmaterials, indem ein schwerer und massig dimensionirter Oberbau einen gleichmäßigern Druck auf die Bettung ausübt; in seltener vorzunehmenden Auswechslungen, wegen der längern Dauer des Materials; in der größern Schonung des Rollmaterials, in Folge Abschwächung der Stöße beim Befahren. Nicht unberücksichtigt darf ferner gelassen werden, daß sich auf einem kräftigen Oberbau viel sanfter fährt und daß dies von den Reisenden sehr angenehm empfunden wird.

Die Mittel für die erstmalige Auswechslung des vorhandenen schwächeren Gestänges mit dem neuen Oberbaue sind in unserem reichlich dotirten Erneuerungsfonde bereits angesammelt. Für die Zukunft aber kommt in Betracht, daß der neue Oberbau die anderthalbfache Lebensdauer des alten Oberbaues haben und deshalb den Erneuerungsfond, trotz seines größeren Anschaffungspreises, nicht mehr belasten wird als der letztere.

Wir haben uns daher zu einer ausgiebigen Verstärkung des Oberbaues entschlossen, und es kommt nun in Zukunft auf unsern Linien durchgehends ein Geleisegestänge von folgender Konstruktion in Anwendung:

Stahlschienen von 145 m/m Höhe, 130 m/m Breite für den Fuß und 70 m/m für den Kopf; Gewicht 46,0 kg per Meter (Type IV); außerdem für Schienen, welche in lange Tunnels verlegt werden, eine Verstärkung am Fuße um 2 m/m, so daß die Gesammthöhe der Tunnelschiene (Type IV a) 147 m/m beträgt; Gewicht 48,0 kg per Meter.

Eiserne Querschwelle von 2,5 Meter Länge (früher 2,4 Meter) und Verstärkung der Kopfplatte auf durchgehends 12 m/m; Gewicht 66,0 kg per Stück; Anordnung von 16 Stück Schwellen auf die Schienenlänge von 12 Metern (früher 15 Stück).

Bei der Konstruktion der Verbindungsmittel und bei der Schwellenaustheilung wurde eine möglichste Kräftigung der Unterstützung des Schienenstoßes zu erzielen gesucht.

Wir fügen eine Zeichnung der neuen Schienenprofile in einer Zusammenstellung mit den bisherigen am Schlusse bei; derselben sind die Abmessungen, die Gewichte und die statischen Werthe der verschiedenen Schienen-

profile der Gotthardbahn, sowie einiger ausländischer Eisenbahnen zu entnehmen. Die Lieferung des Materials für den verstärkten Oberbau haben wir, die günstigen Konjunkturen benützend, theils im Berichtsjahre, theils im laufenden Jahre vergeben, so daß der Bedarf für das II. Geleise und die neuen Zufahrtslinien wie auch für die bis 1894 vorzunehmenden Oberbau-Erneuerungen auf den im Betriebe stehenden Linien vollständig gedeckt ist.

ad 3. Die Ausgaben für den Unterhalt der Hochbauten sind im Berichtsjahre um die Summe von Fr. 91,325. 87 größer als im Vorjahre.

In erster Linie ist diesbezüglich zu bemerken, daß die Unterhaltungskosten für die Hochbauten im Jahre 1889 außerordentlich niedrig waren, so daß ein Theil der Mehrkosten diesem Umstande beizumessen ist (diese Kosten betrugen z. B. 1887 Fr. 92,747. 77; 1888: Fr. 90,527. 65 gegenüber 1889 Fr. 56,690. 41); ein anderer Theil der Mehrkosten kommt auf eine Reihe von Bauarbeiten, welche ihrer Natur nach dem Betriebskonto belastet werden mußten.

An außerordentlichen Unterhaltungsarbeiten sind zu erwähnen: Reparaturen und Neuverputz des Aufnahmsgebäudes Schwyz in Folge der Vergrößerung desselben (v. Abschnitt IV Pos. 2 c. 2, Seite 18) und Verbesserung der Entwässerung des Stationsvorplatzes (Fr. 3886. 15); große Reparaturen an der Wasserleitung für den Bahnhof Göschenen (Fr. 2252. 15); Reparaturen am Aufnahmsgebäude Faido in Folge der Vergrößerung desselben (Fr. 1061. 32 v. Abschnitt IV Pos. 2 c. 8, Seite 19); Ersatz ausgebrannter Oefen in Dienstlokalen und Wohnungen, sowie Errichtung von Sitzöfen in mehreren Wärterhäusern (Fr. 4799. 30); Neuherstellung des Daches über dem Führerzimmer im Aufnahmsgebäude Biasca (Fr. 1125. 95) ꝛc.

Die oben erwähnten Bauarbeiten sind folgende:

Versetzung hölzerner Schuppen in Folge der Vergrößerung der Materialmagazine in Erstfeld (Fr. 1904; v. IV. Abschnitt, Pos. 2. c. 4); Umbauten im Aufnahmsgebäude Airolo, Versetzen des Güterschuppens und der Laderampe in Folge der Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes (Fr. 3532. 10; v. Abschnitt IV, Pos. 2. c. 7); Versetzung des Passagierabortes in Capolago in Folge der Vergrößerung des dortigen Aufnahmsgebäudes (Fr. 2473. —; v. IV. Abschnitt, Pos. 2. c. 10.); Abbruch von Reparaturschuppen der alten Werkstätte in Bellinzona und Wiederaufrichten und Ergänzen derselben als Nutzholzschuppen in der neuen Werkstätte; ferner Umbauten im massiven alten Werkstättengebäude und in der alten Wagenreparatur für Materialmagazine, Lebensmitteldepot, Büreau des Vorstandes der Maschinendepots und Dienstwohnungen (Fr. 42,071. 46; v. Seite 27); Abbruch und Wiederaufbau der alten Brennmaterialmagazine in Chiasso in Folge des Baues eines neuen Post- und Wohngebäudes in Chiasso (Fr. 7523. 85); Errichtung einer neuen Wärterbude, von Lampirbuden in Immensee und Erstfeld und von Bahnmeistermagazinen in Bodio und Bironico (Fr. 5356. 92); vollständige Rekonstruktion der Wärterhäuser Nr. 4 und 5 an der Rigilehne in Folge schlechten Zustandes des Mauerwerkes und Unbewohnbarkeit wegen Nässe (Fr. 3500). Diese Bauarbeiten allein machen eine Summe von rund Fr. 66,000 und damit den größten Theil der entstandenen Mehrausgaben im Berichtsjahre aus.

ad 4. Der Unterhalt der Telegraphen, Signale und Einfriedigungen hat im Berichtsjahre Fr. 32,229. 81 weniger gekostet als im Vorjahre; davon entfallen auf

	1890	1889	Differenz gegenüber 1889
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen und Kabelzinse	6,981. 75	25,336. 57	— 18,354. 82
Unterhalt der Signale auf den Stationen und auf der freien Bahn	11,065. 86	11,709. 65	— 643. 79
Unterhalt der Einfriedigungen und Barrieren .	28,041. 16	41,272. 36	— 13,231. 20
Zusammen	46,088. 77	78,318. 58	— 32,229. 81

In Bezug auf den Unterhalt der Telegraphenleitungen ist zu bemerken, daß die Bruttoausgaben Fr. 30,981. 75 betragen und daß dieselben durch die vom Bunde vergüteten Fr. 24,000 als Ersatz der während der Miethdauer bezahlten Amortisationsquote für die gekündigten Kabeladern gekürzt sind; wir verweisen diesfalls auf den Geschäftsbericht pro 1889, Seite 31 unten. Effektiv ergibt also der Unterhalt der Telegraphenlinien eine Mehrausgabe von Fr. 5645. 18. Diese Mehrkosten fallen zum größten Theile auf die Umlegung des Signalkabels im Gotthardtunnel aus der Kabelrinne, in welcher dieses Kabel mit dem eidgenössischen Kabel lag, in den neuen Kabelgraben (v. Abschnitt IV, Pos. 2. d. 2, Seite 20).

Die unter diesem Kapitel noch erscheinenden größeren Minderausgaben für den Unterhalt der Einfriedigungen und Barrieren ergeben sich daraus, daß nur unbedeutendere Ergänzungen von Einfriedigungen auszuführen waren.

Wir schließen hier Einiges über den Stand unserer elektrischen Einrichtungen an:

Der Stand der Telegraphen- und Signalleitungen war mit Ende des Berichtsjahres folgender:

Telegraphen- und Signalleitungen	Leitungen, Eigenthum der Gotthardbahn		Bahndrähte auf dem Gestänge des Staates		Zusammen	
	in Kilometern					
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linie	Drähte
Offene Leitungen	60.2	201.2	197.3	648.7	257.5	849.9
Kabelleitungen	44.1	220.0	—	—	41.1	220.0
Zusammen	104.3	421.2	197.3	648.7	298.6	1069.9
Dagegen Stand Ende 1889	73.7	177.4	232.0	710.5	305.7	887.9

Die Glockensignale sind nun auf den Linien der Gotthardbahn, mit Ausnahme der Zweigbahn nach Locarno, vollständig erstellt. Die Länge der bezüglichen Leitungen beträgt 235 Kilometer, die Anzahl der Läutewerke 230 wovon 78 auf die Stationen entfallen.

Telephonverbindungen zwischen Stationen und den Wärterposten bestehen auf unseren Linien:

			mit Sprechstationen in Wärterhäusern	mit Sprechstationen in Stationen
zwischen Immensee und Arth-Goldau .	9	Kilometer	4	2
„ Brunnen, Sisikon und Flüelen .	12	„	6	4
„ Gurtnellen und Wasen . .	8	„	2	2
„ Göschenen und Airolo . .	16	„	14	2
„ Ambri und Rodi-Fiesso . .	5	„	2	2
„ Giubiasco und Rivera-Bironico	11	„	3	2
„ Chiasso und Valerna . .	3	„	2	1
Zusammen	64	Kilometer	33	15
			48	

Ueberdies stehen für besondere Zwecke noch 33 Sprechstationen in Betrieb.

Elektrische Einrichtungen zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten der Züge bestehen auf die Länge von 110 Kilometern mit 102 Kontaktapparaten und 12 Registrirapparaten in den betreffenden Stationen.

Die elektrische Beleuchtung weist folgenden Stand auf:

	Zahl der Glühlampen	Zahl der Bogenlampen
Verwaltungsgebäude in Luzern	510	—
Station Airolo	72	—
„ Faido	34	—
Centralwerkstätte in Bellinzona	96	24
Bahnhof Chiasso	320	2
Zusammen	1032	26

ad 5. Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis hat im Berichtsjahre seit Eröffnung des durchgehenden Verkehres die geringsten Kosten verursacht, nämlich Fr. 14,296. 39, gegenüber Fr. 31,408. 76 im Jahre 1889 und Fr. 15,037. 99 im Jahre 1885 mit den zunächst niedrigsten Ausgaben; die höchsten Ausgaben kommen auf das Jahr 1888 mit Fr. 90,278. 35.

Wir stellen noch die Ausgaben für Schneeräumen in den einzelnen Betriebsjahren und getrennt nach den Strecken nördlich und südlich vom Gotthard zusammen:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel auf 60 Km. offene Bahn bis Giubiasco		Monte Ceneri-Linie und übrige Strecken auf 81 Km. offene Bahn	
	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1890	5,074. 68	78. 07	8,679. 90	144. 66	541. 81	6. 69
1889	13,001. 18	200. 02	12,544. 14	209. 07	5,863. 44	72. 39
1888	24,502. 10	376. 95	45,446. 12	757. 43	20,330. 12	251. —
1887	11,077. 22	170. 42	22,227. 64	370. 49	7,132. 89	88. 06
1886	14,901. 88	229. 26	19,988. 36	333. 14	3,058. 18	37. 75
1885	6,261. —	96. —	7,939. —	132. —	837. 99	10. —
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845. 12	10. 50

Im Durchschnitt kommen auf den Kilometer offene Bahn sammt Stationen Fr. 69. 40 gegenüber Fr. 152. 47 im Jahre 1889.

Die für die Bahnaufsicht und den Bahnunterhalt aufgewendeten Tagschichten von Lohnarbeitern — also außer dem ständigen Personale — sind in folgender Tabelle dargestellt:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stations-dienst		Strecken-dienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889
Januar	440	105	1569	638	850	891	1129	1448	122	94	128	249	1015	1136	5253	4561
Februar	160	132	870	724	1193	787	1142	815	173	61	218	183	308	1686	4064	4388
März	159	189	815	825	1740	1061	2283	2190	336	114	328	363	589	322	6250	5064
April	124	157	715	663	2322	2294	3581	2545	334	125	520	635	116	129	7712	6548
Mai	167	190	783	869	2175	2610	4562	3554	298	201	178	390	4	—	8167	7814
Juni	252	185	1079	744	2845	2076	4100	3035	365	146	127	170	—	—	8768	6356
Juli	200	151	1187	764	3642	2829	4098	3405	341	190	178	450	—	—	9646	7789
August	299	197	1311	757	2736	2851	3064	2955	326	244	216	239	—	—	7952	7243
September	311	402	1404	805	2887	1917	3069	3181	258	413	232	307	1	—	8162	7025
Oktober	260	360	1397	1002	3110	2196	5100	3174	411	348	421	343	189	111	10888	7534
November	247	218	1221	813	2899	2272	4464	3466	323	415	278	496	175	245	9607	7925
Dezember	331	352	1211	920	2134	1601	4278	1940	558	185	256	536	838	2255	9606	7789
Total	2950	2638	13562	9524	28533	23385	40870	31708	3845	2536	3080	4361	3235	5884	96075	80036

Die sonstigen Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt betragen im Berichtsjahre Fr. 46,260. 49 gegenüber Fr. 63,839. 70 im Jahre 1889. Die Minderkosten von Fr. 17,579. 21 fallen fast ausschließlich auf den geringeren Aufwand für Unterhalt und Neuanschaffung von Inventar; die Differenzen in den übrigen Kapiteln gleichen sich gegenseitig aus.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesammtausgaben dieser Dienstabtheilung betrugen im Berichtsjahre . . Fr. 1,474,914. 03

gegenüber Fr. 1,339,501. 87 im Vorjahre.

Von dieser Mehrausgabe im Betrage von . . . . . Fr. 135,412. 16
entfallen auf die Personalausgaben . . . . . „ 131,865. 16
und auf die verschiedenen Ausgaben . . . . . „ 3,547. —

Die Personalausgaben sind gestiegen in Folge von Besoldungserhöhungen um Fr. 28,000. —, Vermehrung des Personales um Fr. 27,000. —, von Gratifikationen um Fr. 32,000. — und in Folge Erhöhung des Kilometergeldes für das Zugspersonal um ca. Fr. 44,000. —.

Eine Vermehrung des Personales hat stattgefunden: 4 Stationsgehülfen, 2 Wagenkontroleuren, 1 Telegraphisten, 1 Güterexpeditionsgehülfen, 4 Stationswärter, 1 Gepäckträger, 1 Manöveristen, 2 Güterarbeiter, 1 Zugführer und 3 Bremser.

Die verzeichnete Vermehrung der sonstigen Ausgaben fällt auf die Abtheilungen für Drucksachen, Büreaubedürfnisse, Publikation der Fahrpläne; Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars; Verbrauchsmaterialien für die mechanischen Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate, sowie für Plombage der Güter.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesammtausgaben für den Fahrdienst, welche im Jahre 1889 Fr. 2,064.813. 37 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2,145,537. 84.

Davon fallen:

		1890	1889
auf Personalausgaben	Fr.	575,943. 11	Fr. 567,440. 46
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . .	„	1,073,784. 12	„ 941,743. 95
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . .	„	478,202. 55	„ 538,391. 35
„ sonstige Ausgaben	„	17,608. 06	„ 17,237. 61
Summa	Fr.	2,145,537. 84	Fr. 2,064,813. 37

Die Zunahme der Ausgaben ist namentlich eine Folge der höheren Brennmaterialpreise und der im Allgemeinen geringern Qualität des Brennmaterials.

Der Stand der Lokomotiven (Tabelle 14) hat sich im Berichtsjahre um 11 Stück vermehrt, indem von den im Vorjahre bestellten Lokomotiven $3A^2 =$, $4D^4{}_T =$ und $5C^3{}_T =$ Lokomotiven zur Ablieferung gelangten und eine Lokomotive der Serie F^2 Nr. 11 verkauft wurde. Die letztere Lokomotive war ehemals beim prov. Betrieb des Gotthardtunnels vor der Betriebseröffnung der ganzen Linie und später zur Führung von Lokalzügen in Verwendung und hatte für die derzeitigen Betriebsverhältnisse eine zu geringe Leistungsfähigkeit.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre größtentheils Saarkohlen zur Verwendung. Der Verbrauch an Briquettes beschränkte sich auf die Feuerung der Lokomotiven der Schnellzüge und ausnahmsweise auch der Güterzüge, wenn zeitweise keine Saarkohlen angeliefert wurden.

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

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883:	$11,_{58}$ kg	im Kostenbetrage von	$37,_{97}$ Cts.
1884:	$12,_{06}$ „	„ „ „	$32,_{26}$ „
1885:	$11,_{58}$ „	„ „ „	$28,_{98}$ „
1886:	$11,_{44}$ „	„ „ „	$28,_{57}$ „
1887:	$12,_{23}$ „	„ „ „	$30,_{96}$ „
1888:	$12,_{41}$ „	„ „ „	$30,_{04}$ „
1889:	$12,_{61}$ „	„ „ „	$30,_{18}$ „
1890:	$13,_{09}$ „	„ „ „	$35,_{19}$ „

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175,5	kg	im	Kostenbetrage	von	Fr. 71,782. 25
1884:	54,316,5	„	„	„	„	„ 45,162. 25
1885:	54,682,7	„	„	„	„	„ 42,246. 79
1886:	56,458,5	„	„	„	„	„ 36,435. 36
1887:	68,113,9	„	„	„	„	„ 38,363. 39
1888:	91,513,3	„	„	„	„	„ 45,184. 30
1889:	105,606,7	„	„	„	„	„ 44,712. 94
1890:	111,305,2	„	„	„	„	„ 45,106. 77

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0,036	kg	im	Kostenbetrage	von	3,13 Cts.
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 „

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 372,282. 28 gegen Fr. 380,512. 07 im Vorjahre; pro Lokomotivkilometer 12,481 Cts. gegen 12,583 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat im Berichtsjahre eine Vermehrung erfahren durch den Bau und die Anlieferung von 150 Stück eisernen Kohlen-Wagen, Serie $O^{\underline{LF}^2}$, 70 Stück eisernen Kohlen-Wagen Serie $O^{\underline{LF}}$ und 20 Stück Kiestransport-Wagen Serie S^2. Ein Kiestransportwagen Serie S, welcher s. Z. zertrümmert worden, ist vom Wagenpark gestrichen.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 15,778 im Kostenbetrage von Fr. 3263. 90 gegen kg 17,501. 05 im Kostenbetrage von Fr. 3499. 11 oder pro Wagenachsenkilometer 0,242 gr à 0,005 Cts. gegen 0,258 gr à 0,005 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 154,380. 90 gegen Fr. 182,093. 23 im Vorjahre.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Miethzinse ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von Fr. 39,335. 08; davon fallen auf Rollmaterial (Wagenmiethe) Fr. 42,566. 53 und auf Pachtung von Büreau- und Magazinslokalitäten in Folge Bezuges des neuen Verwaltungsgebäudes Fr. 7403. 49, während dagegen für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 10,634. 94 mehr verausgabt wurden.

Auf „Verlust an Hülfsgeschäften" ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Ausgabe von Fr. 1880. 78, welche in Folge Abschreibung vom Materialkonto zu Lasten der Betriebsausgaben entstanden ist.

Entschädigungsforderungen für Verlust und Beschädigung und für Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht 964.

Es wurden folgende Entschädigungen geleistet:

Für Beschädigungen	in 246	Fällen	Fr. 10,941. 57
„ Manko	„ 111	„	„ 2,713. 96
„ Verspätung und irrige Instradirung	„ 55	„	„ 2,490. 91
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 9	„	„ 255. 05
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c.	„ 16	„	„ 237. 75
„ Verschiedenes	„ 45	„	„ 836. 46
„ einen zertrümmerten Bahnpostwagen	„ 1	„	„ 3,175. —
Zusammen	in 483	Fällen	Fr. 20,650. 70

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütungen anderer Bahnen	Fr. 6,723. 40	
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„ 13. 40	
Erlös von überzähligen Transportgegenständen	„ 95. 96	„ 6,832. 76
	Total	Fr. 13,817. 94

Von den im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten 3 Reklamationsprozessen ist einer im Berichtsjahre in der Hauptsache zu unsern Gunsten erledigt worden; bei einem zweiten steht das Endurtheil in naher Aussicht. Der vor dem Appellgericht des Kantons Tessin anhängige Prozeß ist vom Kläger nicht weiter verfolgt worden.

Die an den Bund zu zahlende Konzessionsgebühr ist für das Jahr 1889 mit Rücksicht auf die vertheilte Dividende auf Fr. 200. — per km, also für 266 km auf Fr. 53,200. — festgesetzt worden. Ueber die Berechnungsweise sind zwischen dem Bundesrathe und uns Meinungsverschiedenheiten entstanden und es ist in Folge dessen der Gegenstand der bundesgerichtlichen Entscheidung unterstellt worden.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge der dem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen des Jahres 1890:

a) aus dem Eisenbahntransport		Fr. 12,704,581. 94
b) aus verschiedenen Quellen		„ 481,935. 91
Zusammen		Fr. 13,186,517. 85
Die Betriebsausgaben betragen		„ 6,896,291. 62
Es ergibt sich somit ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von		Fr. 6,290,226. 23

Hiezu kommen laut der Gewinn- und Verlustrechnung:

der ordentliche Aktivsaldo vom Jahre 1889 von	Fr. 95,408. 31.	
abzüglich der nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Baukonto von	„ 26,204. 83	
		„ 69,203. 48
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen des Erneuerungsfondes und des Reservefondes, sowie des Gewinnes auf dem Werthschriften-Konto		„ 526,062. 83
der Zinsertrag der zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien		„ 95,592. 31
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond, abzüglich Werth des Altmaterials		„ 604,325. 93
und aus sonstigen Quellen		„ 585. —
Uebertrag: Im Ganzen		Fr. 7,585,995. 78

Uebertrag: Im Ganzen		Fr.	7,585,995. 78
Von dieser Gesammteinnahme sind zu verwenden:			
für Provisionen (Kosten für Einlösung von Titeln und Coupons)	Fr. 21,860. 23		
„ Verzinsung der Anleihen	„ 3,759,834. 40		
„ Verzinsung der neuen Aktien (II. Emission)	„ 120,000. —		
„ Kapitalamortisation und Amortisationsfond (Fr. 150,000 und Fr. 92,070. 73)	„ 242,070. 73		
„ Abschreibungen	„ 15,273. 58		
„ Einlage in die Spezialfonds, inkl. deren Verzinsung . .	„ 1,187,353. 71		
„ sonstige Zwecke	„ 5,954. 30		
		„	5,352,346. 95
Bleiben zur Verfügung der Aktionäre		Fr.	2,233,648. 83

Zu den einzelnen Einnahmeposten bemerken wir Folgendes:

Der Posten „Ertrag verfügbarer Kapitalien" erzeigt eine Nettoeinnahme von		Fr.	526,062. 83
Von dem Ertrage fallen:			
auf Zinsen der dem Erneuerungsfond und Reservefond zugewiesenen Kapitalien	Fr. 231,861. 25		
auf Gewinn auf dem Werthschriften-Konto	„ 92,947. —		
auf Zinsen aus verfügbaren Kapitalien	„ 201,254. 58		
Aus den Spezialfonds, resp. dem Erneuerungsfond sind gemäß den statutarischen Bestimmungen entnommen worden		„	604,325. 93
und zwar für Erneuerung des Oberbaues		Fr.	541,787. 93
„ „ „ Betriebsmaterials		„	62,538. —

Dem Reservefond für außerordentliche Unfälle mußte nichts entnommen werden.

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

Die Verzinsung des Obligationenkapitals zu 5, bezw. 4 % erforderte, abzüglich der vom Konsortium auf Grund des Vertrages für die Anleihenskonversion vergüteten Quote von 0,434 % der jeweils noch im Umlaufe gebliebenen 5 % Obligationen (Fr. 90,445. 60 ausmachend), die Summe von Fr. 3,759,834. 40

Die für Kapital-Amortisation eingesetzte Summe von Fr. 242,070. 73 entspricht der mit der Bundesbehörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Vereinbarung, deren Inhalt im Geschäftsberichte über das Jahr 1884 mitgetheilt worden ist.

Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 1,187,353. 71			
fallen auf den Erneuerungsfond, inkl. Zins		Fr.	920,342. 53
auf den Reservefond:			
1. 5 % des nach Dotirung des Erneuerungsfonds verbleibenden Reinertrages, im Minimum Fr. 100,000		„	113,918. 18
2. Die Zinsen des Bestandes		„	60,146. —
3. Der Gewinn auf dem Werthschriften-Konto von		„	92,947. —

Der Ausgabeposten von Fr. 5954. 30 für sonstige Zwecke enthält die Kosten der Dislokation von Materialvorräthen von den alten Magazinen in die neuen Magazine der Centralwerkstätte.

Nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen, Bewerkstelligung der vorgeschriebenen Amortisationen und Abschreibungen und Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds bleibt ein verfügbarer Nettoertrag von Fr. 2,233,648. 83.

Wir schlagen Ihnen vor, von dem hiernach verfügbar bleibenden Rest von Fr. 2,233,648. 83 Fr. 2,210,000 oder 6½% als Dividende zu vertheilen und Fr. 23,648,83 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1891 vorzutragen.

An der ordentlichen Generalversammlung vom 30. Juni 1890 haben wir die Mittheilung gemacht, daß das schweiz. Eisenbahndepartement nach Abschluß der Rechnungen und der Bilanz für das Jahr 1889 von den auf Baukonto verrechneten Ausgaben 12 Posten im Gesammtbetrage von Fr. 121,133. 60 beanstandet, daß dagegen die Direktion nur bei 4 Posten im Betrage von Fr. 8275. 47 die Beanstandung mehr oder weniger begründet gefunden und sich deshalb bereit erklärt habe, dieselben auf Betriebskonto zu übertragen. Es habe hierauf der Bundesrath mit Schreiben vom 9. Juni 1890 mitgetheilt, daß er in Sachen folgenden Beschluß gefaßt habe:

1. Die Gesellschaft der Gotthardbahn wird eingeladen, außer den Fr. 8275. 47, deren nachträgliche Abschreibung vom Baukonto mit Schreiben der Direktion vom 29. April d. Js. zugesagt worden ist, noch folgende weitere Posten aus der Baurechnung pro 1889 auf Betriebsrechnung zu übertragen:

a) Fr. 5959. 21 für den Ersatz der hölzernen Eindeckung der Zentralweichenleitungen verschiedener Stationen durch eiserne Eindeckung, weil diese Arbeit weder eine Ergänzungs-, noch eine Neuanlage, sondern den Ersatz einer bestehenden Einrichtung repräsentirt, weshalb die Mehrkosten in obigem Betrage gemäß Art. 3, Absatz 2 des Eisenbahnrechnungsgesetzes der Betriebsrechnung zu belasten sind;

b) Fr. 3983 für Steinfrachten, welche anläßlich der Ausführung von Versicherungsbauten gegen die Hochwasser der Reuß zwischen Altdorf und Erstfeld und der Erhöhung der Futtermauer im Einschnitt bei Camorino über den Betrag der Selbstkosten hinaus zu Gunsten der Betriebsrechnung dem Baukonto belastet worden sind;

c) Fr. 7987. 15 für die Einrichtung der Gasbeleuchtung in 12 Personenwagen der Serie C⁴, indem die in diesen Wagen bestehenden Oelbeleuchtungseinrichtungen dadurch überflüssig geworden, d. h. durch die Einrichtungen für Gasbeleuchtung im Sinne von Art. 3, Absatz 2 des Eisenbahnrechnungsgesetzes ersetzt worden sind. Der Umstand, daß die Einrichtungen für Oelbeleuchtung an ihrem Platze belassen werden, weil die Entfernung derselben mit Kosten verbunden wäre, welche den Werth der dadurch zu gewinnenden Materialien bedeutend überstiegen, rechtfertigt in keiner Weise die Belastung des Baukonto's mit einer doppelten Einrichtung, welche in ihrem Nutzeffekt einer einfachen Einrichtung gleichkommt.

2. Im Uebrigen werden gegen die vorgelegten Rechnungen und die Bilanz der Gotthardbahn pro 1889 Einwendungen nicht erhoben.

Nach nochmaliger Prüfung dieser Angelegenheit finde die Verwaltung

ad 1 a) Man könnte darüber streiten, ob im Ersatze der hölzernen Eindeckung der fraglichen Zentralweichenleitungen durch eiserne Eindeckung nicht eine wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes (Art. 3, Absatz 1 des Eisenbahnrechnungsgesetzes) erzielt worden sei. Indessen wäre der Ausgang eines Rechtsstreites immerhin zweifelhaft und die Verwaltung beantrage daher, der Einladung des Bundesrathes mit Bezug auf diesen Posten Folge zu geben.

ad 1 b) Die Verwaltung müsse an ihrer Auffassung, daß dieser Posten auf Baukonto gehöre, grundsätzlich festhalten, glaube aber mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit des Betrages, um den es sich handle, beantragen zu sollen, dem Wunsche des Bundesrathes, jedoch unter ausdrücklicher Wahrung des Prinzipes, zu entsprechen.

ad 1 c) Nachdem sich mittlerweile herausgestellt habe, daß die Voraussetzung, von welcher die Verwaltung bei Festhaltung ihrer Ansicht, daß dieser Posten auf Baukonto gehöre, ausgegangen sei, auf einem Irrthum beruhe, halte sie das Begehren des Bundesrathes für begründet und schlage der Generalversammlung vor, demselben zu entsprechen.

Da die Generalversammlung der dargelegten Auffassung beipflichtete, sind die genannten 4 Posten im Gesammtbetrage von Fr. 26,204. 83 vom Baukonto abzuschreiben und auf Betriebsrechnung zu übertragen.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Beamten hat sich um 1 Abwart, dessen Stelle aufgehoben wurde, vermindert.

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

Am 1. Januar waren im Ganzen beschäftigt 267 Mann.
„ 31. Dezember „ „ „ „ 229 „

Die größte Zahl war 273, die kleinste 226 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	5—4	Malergehülfen	1—1
Schlosser und Monteurs	90—70	Sattler und Gehülfen	4—7
Dreher	22—17	Lehrlinge	24—26
Schmiede und Zuschläger	14—14	Handlanger	76—57
Kesselschmiede	5—6	Werkzeugmacher	1—2
Kupferschmiede	3—3	Metallgießer	1—1
Schreiner und Glaser	17—10	Nachtwächter	1—1
Maler und Lackirer	8—7	Köchin	1—0

Im Ganzen gelangten 112 Lokomotiven, 486 Personenwagen und 1482 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturbestand am 1. Januar war: 12 Lokomotiven, 40 Personen- und 52 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 15 Lokomotiven, 28 Personen- und 64 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüstung von 3 Lokomotiven und 15 Personenwagen mit der Westinghousebremse; Anbringen der Dampfheizung an 27 Personenwagen; Anfertigen von Materialien, wie: Broncemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

Im Weitern wurden von der Centralwerkstätte Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabtheilungen ausgeführt.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienst stehenden Lokomotiven. Zudem hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabtheilungen zu besorgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 56 Mann,
„ 31. Dezember 46 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 41—57 Mann.

Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	23—14	8—7	6
Dreher	1—0	—	—
Schmiede und Zuschläger	1—0	—	—
Spengler	—	1	—
Lehrlinge	5—4	3—2	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	5—1	3—2	1

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 23790 m³ Gas, wovon abgegeben wurden:

an Wagen der Gotthardbahn	m³	9842,390
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen	„	8852,225
Total-Gasabgabe im Jahre 1890	m³	18694,615
Gasvorrath am 31. Dezember 1890	„	5,000
Gasverlust im Jahre 1890	„	5090,385
Total wie oben	m³	23790,000

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzirten m³ Gas auf Fr. 1.46
„ nutzbaren „ „ „ „ 1.80

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 1.80 per m³ verrechnet.
Im Berichtsjahre wurden 51852 kg Rohmaterialien vergast.
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 45,88 Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Während des Berichtsjahres sind 27 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: 4 in Ausweichungen;
   2 auf offener Bahn;
2. Zusammenstöße: 1 auf einer Station;
3. Sonstige Unfälle: 21.

In Folge dieser Unfälle wurden	getödtet:	verletzt:
1. durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Bahnbedienstete	1	1
2. durch sonstige Ereignisse		
Bahnbedienstete	1	15
Drittpersonen	1	2

Ferner kamen 2 Selbstmorde von Drittpersonen vor.

Ueber die Ursache der Tödtungen ist Folgendes zu bemerken:

Am 14. Juli wurde Maria Tschanz von Röthenbach durch den Zug 11 vor der Station Erstfeld überfahren und getödtet. Aus der Untersuchung hat sich ergeben, daß die Verunglückte den Tod freiwillig gesucht hat.

Am 21. Juli Morgens wurde der Bahnarbeiter Albertini Carlo von Camorino bei Kilometer 158,443 zwischen Rivera und Giubiasco todt im Geleise gefunden. Die Annahme liegt nahe, daß Albertini, der den Nachtdienst zu besorgen hatte, von Zug 2 schlafend überrascht und überfahren wurde.

Am 29. August entgleiste der Zug 14 bei Kilometer 193,100 zwischen Capolago und Maroggia in Folge eines daselbst stattgefundenen Erdrutsches, welcher das Geleise bedeckte. Der im Gepäckwagen des Zuges befindliche Kondukteur Antonioli Pietro von Taverne wurde durch Quetschung der Brust sofort getödtet.

Am 9. September wurde vom Nachtschnellzuge 2 bei Kilometer 188,130 zwischen Maroggia und Melide ein Mann, Namens Gioja Giuseppe von Pozzolo, überfahren und getödtet. Nach dem amtlichen Befund muß Selbstmord angenommen werden.

Am 19. September wurde auf der Moesabrücke zwischen Castione und Bellinzona der 22jährige Cantametta Andrea von Borgo di Pezzo, welcher mitten auf dem Geleise ging, vom Zuge 4 überfahren und getödtet.

2. Versicherungsverträge.

Mit dem 30. Juni des Berichtsjahres liefen die beiden Feuerversicherungsverträge für das Mobiliar der ganzen Linie und des Bahnhofes Chiasso ab. Die Verlängerung der Vertragsdauer auf fünf Jahre und die Ausdehnung der Konkurrenz auf eine Anzahl von Instituten, die sich bisher an der Versicherung nicht betheiligt hatten, ermöglichten uns den Abschluß zweier neuen Verträge zu etwas günstigern Bedingungen, als sie die alten geboten hatten. Es ist versichert:

1. Das Mobiliar der ganzen Linie (ausschließlich Bahnhof Chiasso) für . Fr. 16,245,500. —
2. Das Mobiliar des Bahnhofes Chiasso für . . . . . „ 2,647,000. —

In diesen Summen sind inbegriffen die Vorräthe der Materialverwaltung und sämmtliche Transportmittel und Transportgegenstände.

An der Versicherung betheiligen sich, zu je 1/5 der Gesammtsumme, folgende Gesellschaften:

die schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern;
„ Feuerversicherungsbank für Deutschland zu Gotha;
„ Feuerversicherungsgesellschaft Union in Berlin;
„ Basler Versicherungsgesellschaft gegen Feuerschaden in Basel und
„ Helvetia, schweiz. Feuerversicherungsgesellschaft in St. Gallen.

Auch der Vertrag mit der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur betreffend die Versicherung der Reisenden gegen Unfälle ist mit dem 30. September des Jahres 1890 zu Ende gegangen. Wir haben diese Versicherung, da das im Geschäftsbericht für das Jahr 1885 erwähnte Uebereinkommen zwischen den größern schweizerischen Transportgesellschaften betreffend die gegenseitige Tragung der Schadensfolge für verletzte und getödtete Reisende und Drittpersonen, das inzwischen auf fünf weitere Jahre ausgedehnt worden ist, genügende Garantie bietet, nicht mehr erneuert.

3. Hülfskassen.

a. Unterstützungs- und Pensionskasse der Beamten und Angestellten.

Wir haben im letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß das Defizit dieser Kasse nach einer ersten Expertise des Hrn. Professor Rebstein in Zürich unter gewissen Voraussetzungen Fr. 350,784. 69, Werth 1. Januar 1890,

betrage. Diese Voraussetzungen — eine namhafte Erhöhung der Einlagen — ließen wir im Laufe des Jahres ausschließlich durch Mehrleistungen unserer Gesellschaft eintreten, und wir haben sodann, wie der Generalversammlung vom 30. Juni 1890 mitgetheilt wurde, beschlossen, vom Reinertrag für das Jahr 1889 der Unterstützungs- und Pensionskasse als erste Rate für Deckung des Defizits Fr. 250,000 zuzuweisen; der Rest von rund Fr. 100,000 sollte nach unserm Beschlusse der Jahresrechnung pro 1890 auferlegt werden.

Mitte September erhielten wir das ausführliche Gutachten des Hrn. Professor Rebstein, und in diesem erklärt nun der Experte, daß das Endergebniß seiner Untersuchung noch ein weiteres Defizit von Fr. 248,029. 04 aufweise, so daß also, wenn die vom schweizerischen Bundesrathe nach dem neuen Bundesgesetz anzuordnende Untersuchung dieses Resultat bestätigen sollte, noch ein ungedecktes Defizit von Fr. 350,000 (Werth 1. Januar 1890 Fr. 348,813. 73) bestehen würde.

In der außerordentlichen Generalversammlung vom 22. November 1890 haben Sie beschlossen, das bei der Erhöhung des Aktienkapitals sich ergebende Agio theilweise zur Deckung des Defizites zu verwenden, so daß im April 1891 der ganze Betrag von rund Fr. 350,000, Werth 1. Januar 1890, der Kasse zugeführt werden sollte.

Diese Verhältnisse führten uns mit Nothwendigkeit zu einer Revision der Statuten vom Jahre 1881. Hiezu kam aber noch das Hülfskassengesetz vom Jahre 1889. Nachdem dieses mit dem 1. Januar 1890 in Kraft getreten war, beauftragten wir die Verwaltungskommission unserer Kasse, uns mit aller Beförderung ihre Revisionsvorschläge zu unterbreiten. Die Kommission legte uns schon unterm 19. März ihre Anträge vor. Es konnte indessen diese Angelegenheit nicht abgeschlossen werden, bevor das ausführliche Gutachten des Hrn. Professor Rebstein vorlag.

Für die Revision fielen folgende allgemeine Gesichtspunkte in Betracht:

1. Die Kasse muß finanziell richtig fundirt werden. Dieser Punkt brachte für uns nichts Neues. Die Deckung des Defizits wird in kurzer Frist angestrebt.

2. Die Kasse muß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Das Hülfskassengesetz hat scharf den Grundsatz ausgesprochen, daß den Mitgliedern privatrechtliche Ansprüche zukommen, und hieraus verschiedene Folgerungen abgeleitet.

3. Wo die Praxis Erläuterungen und Klarstellung der bisherigen Bestimmungen nothwendig machte, mußten die Vorschriften ergänzt oder genauer gefaßt werden.

Im Einzelnen heben wir nur einige Hauptpunkte hervor:

Die Benennung der Kasse ist, damit die Uebereinstimmung mit dem Gesetze vorhanden sei, in „Hülfskasse" umgeändert worden.

Der in den bisherigen Statuten enthaltene Grundsatz, daß für die materiellen Schadensfolgen körperlicher Unfälle, von welchen Mitglieder in Ausübung ihrer Berufsthätigkeit betroffen werden, ausschließlich die Gotthardbahn-Gesellschaft nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen einzutreten habe, ist beibehalten worden. Gestrichen wurde die Bestimmung, wonach ein Mitglied oder ein Erbe keine Unterstützung erhalten soll, wenn die Entschädigungsleistung für einen Unfall wegen grober Fahrlässigkeit verweigert werden kann. Bei dem strengzivilrechtlichen Anspruch eines Mitgliedes muß die Gesellschaft auch in diesem Falle für eine Leistung aufkommen, welche der Minimalleistung der Hülfskasse gleich käme. Aus dem nämlichen Prinzipe ergibt sich, daß in einem von der Gesellschaft zu vertretenden Haftpflichtfalle die Leistung der Gesellschaft nicht geringer sein darf, als die Leistung der Hülfskasse wäre, wenn in Abgang eines Unfalles diese aufzukommen hätte. Wären z. B. der Familie eines verunglückten Angestellten nach dem Fabrikhaftpflichtgesetz nur Fr. 6000 zu bezahlen, es wäre aber die Leistung der Kasse bei einem gewöhnlichen Todesfall mehrwerthig, so ist die höhere Leistung zu übernehmen.

Wir anerkennen für die Gesellschaft diese Verpflichtung und gehen damit in Anlehnung an unser bisheriges Verfahren über die gesetzliche Haftpflicht hinaus.

Die Bestimmung, daß den Angestellten mit einem Alter von 35—40 Jahren der Beitritt zur Kasse gegen Nachzahlung der Beiträge für die über 35 hinausgehenden Altersjahre freisteht, hat sich nicht als zweckmäßig erwiesen und ist daher fallen gelassen worden. Wir haben 40 Jahre als Altersgrenze für den obligatorischen Eintritt in die Hülfskasse angenommen und im Interesse der Verwaltung für die Direktion das Recht vorgesehen, ausnahmsweise auch Angestellten von über 40 Jahren den Beitritt unter besondern Bedingungen zu gestatten.

Der Beitrag der Gesellschaft wurde, um die von den Herren Kinkelin und Rebstein vorgeschriebene Höhe von 9 % zu erreichen, von 3 auf 6 % erhöht, so daß die Mitglieder der Kasse für die Jahresbeiträge nicht stärker belastet werden müssen. Wir wollten die Mitglieder in dieser Richtung nicht höher als bisher belasten, obgleich die jährliche Mehrausgabe der Gesellschaft beim jetzigen Personal- und Besoldungsetat Fr. 50,000 übersteigt. Hiezu geben wir aber die Erklärung ab, daß für den Fall, als die 9 %ige Beitragsleistung weiter zu erhöhen wäre, wir eine mäßige Erhöhung der Beiträge der Mitglieder in Aussicht nehmen müßten.

Unsere Gesellschaft hat sodann noch eine weitere Leistung übernommen. In den alten Statuten hatte bei Besoldungserhöhung ein Mitglied den auf den ersten Monat entfallenden Betrag der Erhöhung an die Hülfskasse einzuzahlen. Auf den Rath unseres Experten soll dieser Betrag für sechs Monate einbezahlt werden, und zwar für vier Monate von den Mitgliedern, für zwei Monate von der Gesellschaft. Unsere jährliche Mehrleistung hiefür beträgt Fr. 6—7000.

Das Eintrittsgeld von 1 % des Gehaltes war viel zu niedrig bemessen. Bei den Leistungen der Kasse darf dasselbe mindestens auf 3 % festgesetzt werden; bei höherem Alter ist eine mäßige Steigerung vorgesehen. Wir glaubten aber auch hier nicht zu weit gehen und im Interesse der Einfachheit der Verwaltung uns mit Durchschnittssätzen begnügen zu sollen.

Was die Leistungen der Kasse betrifft, so sind wir vom Grundsatze ausgegangen, daß am Bestehenden möglichst wenig zu ändern sei. Bei fortdauernder Krankheit wurde die Vorschrift aufgestellt, daß in der Regel nach einer Unterstützung von 2 Jahren die Unterstützungssumme den Pensionsbetrag nicht übersteigen soll. Jedes Mitglied erhält bei schwerer Erkrankung

für 3 Monate den vollen Gehalt
„ weitere 3 Monate den halben Gehalt } von der Gotthardbahn-Gesellschaft,
„ weitere 2 Jahre von der Hülfskasse Beiträge bis auf 50 % des Gehaltes und

nachher, so lange die Krankheit dauert, Beiträge, die in der Regel den Pensionsbetrag nicht übersteigen sollen. Dieselben können allerdings auch tiefer stehen, wenn nicht etwa die Pensionsberechtigung eingetreten ist, können aber auch in schwereren Fällen bis auf 50 % des Gehaltes gestellt werden. Schon die bisherigen Statuten haben übrigens nach ihrem Wortlaute eine solche Auslegung zugelassen.

Es wurde sodann die Bestimmung gestrichen, daß die Heirath einer pensionirten Wittwe den Verlust der Pension nach sich ziehe; diese dürfte auf dem Boden des Bundesgesetzes nicht mehr haltbar sein.

Die Bestimmung, wonach unterstützungsbedürftigen Eltern unverheiratheter Mitglieder eine Pension gewährt wird, haben wir ebenfalls wieder aufgenommen. Die Erfahrung hat uns gezeigt, daß diese Einrichtung sehr wohlthätig ist.

Die bisherigen Statuten enthielten Vorschriften über die Behandlung von Selbstmord, Krankheit, bezw. Dienstuntauglichkeit in Folge von eigener Verschuldung und krimineller Verurtheilung eines Unterstützten. Wir haben diese Beschränkungen gestrichen, weil sie sich als zu hart erwiesen haben und wohl auch mit dem Bundesgesetze nicht vereinbar sind.

Für die wichtige Frage der Abgangsentschädigung sind alle bisanhin bestandenen Beschränkungen fallen gelassen worden. Der Prozentsatz von 60 % sämmtlicher Einlagen der Mitglieder ist nach einem Gutachten des Hrn. Prof. Kinkelin, welches für das Direktorium der schweiz. Centralbahn gemacht wurde, aufgestellt worden.

Was die Verwaltung der Hülfskasse betrifft, so gingen wir von der Ansicht aus, daß es nicht nöthig sei, die in der Gesetzgebung enthaltenen Bestimmungen zu wiederholen, da diese in erster Linie gelten. Obgleich nach Art. 6 des Hülfskassengesetzes es wohl zulässig gewesen wäre, diese Verwaltung in allen Theilen mit unserer allgemeinen Verwaltung zu verbinden, wobei selbstverständlich das Vermögen der Kasse durchaus getrennt vom Gesellschaftsvermögen zu halten gewesen wäre, fanden wir mannigfache Gründe, das System einer besondern Verwaltungskommission, die bis auf den Präsidenten ausschließlich aus Mitgliedern der Hülfskasse besteht, beizubehalten. Unsere Erfahrungen ergeben, daß diese Mitwirkung der Mitglieder sehr werthvoll ist und auch die Wahlart vielen Wünschen entspricht.

Wir unterließen es nicht, die von uns revidirten Statuten noch einmal unserm Experten, Hrn. Professor Rebstein, zu unterbreiten. Dessen Bericht lautete, es sei, wenn nun noch die Sterbens- und Dienstunfähigkeitsverhältnisse sich nach den von ihm benutzten Tabellen gestalten, zu erwarten, daß in Zukunft Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und Einnahmen bestehen werde.

Ende Dezember waren wir in der Lage, unsern umgestalteten Statutenentwurf dem Eisenbahndepartemente zu Handen des h. Bundesrathes vorzulegen. Das Departement unterbreitete die Vorlage dem eidgenössischen Versicherungsamte und letzteres hat sich über einige Punkte mit uns in's Benehmen gesetzt, namentlich auch die Zusendung unserer Gutachten verlangt.

Mit Schlußnahme vom 21. April 1891 hat sodann der h. Bundesrath mit einigen Vorbehalten redaktioneller Natur die revidirten Statuten vom 5. Dezember v. J. genehmigt. Betreffend die Deckung des Defizits hat derselbe verfügt:

„Die Entscheidung der Frage, ob ein Theil des aus der neuen Emission von Aktien resultirenden „Nettogewinnes zur Deckung des Hülfskassendefizites zu verwenden sei, wird vorbehalten."

Wir haben uns hierüber auf Seite 8 ausgesprochen. In Folge dessen kann zur Zeit über die Deckung des Defizits keine Verfügung getroffen werden und bleibt die Lösung dieser Angelegenheit vorbehalten.

Die neuen Statuten traten am 1. Mai 1891 in Kraft, wobei wir aber nochmals darauf hinweisen, daß die erhöhten ordentlichen Beiträge unserer Gesellschaft schon für die Zeit vom 1. Januar 1890 an geleistet worden sind.

Während des Betriebsjahres wurde das Kassa- und Rechnungswesen der Unterstützungs- und Pensions-Kasse dem Rechnungsführer derselben abgenommen und den betreffenden Stellen der Zentralverwaltung (Hauptkasse und Buchhaltungsbüreau) übertragen.

Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften (1. Januar 1890) haben wir im Hinblicke auf Art. 5 und 6 dieses Gesetzes für die Verwendung der Gelder der Unterstützungs- und Pensionskasse bei der Gotthardbahn-Gesellschaft selbst einen verzinslichen Konto-Korrent eröffnet. Der Ueberschuß der Einnahmen in Konto-Korrent wurde jeweilen bei einem Betrage von zirka Fr. 20,000 in feste Anlage umgewandelt.

Das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement stellte während des Berichtsjahres ein einheitliches Schema für die Jahresrechnungen und Bilanzen der Hülfskassen (inkl. Krankenkassen) fest und verfügte, daß die Rechnungen und Bilanzen pro 1890 schon nach diesem Schema anzulegen seien.

Die Zahl der Mitglieder hat am Anfang des Berichtsjahres 942, am Ende desselben 980 und im Durchschnitt 966 betragen. Da die Durchschnittsziffer des Vorjahres 920 war, so ergibt sich eine Vermehrung von 46 Mitgliedern. Die Gesammtzahl der Fälle, in welchen die Kasse theils während einzelner Monate, theils

während des ganzen Jahres Unterstützungen und Pensionen zu entrichten hatte, ist von 69 auf 72 und die Durchschnittsziffer des Jahres von 54 auf 60 gestiegen.

In Folge Abänderung des § 23 der Statuten, welche vom Bundesrathe schon vor der Einführung der neuen Statuten und mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1890 verlangt wurde, erhielten 17 Mitglieder beim Austritte aus dem Dienste der Gotthardbahn 60 % ihrer Einlagen als Abgangsentschädigung ausbezahlt; 11 Mitglieder, welchen vor Inkrafttreten des Beschlusses betreffend Abänderung des § 23 die Entlassung ertheilt worden ist, haben 75 % ihrer einbezahlten Jahresbeträge zurück erhalten und als Aversalentschädigung für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht wurde im Berichtsjahre einem Mitgliede der Betrag von Fr. 2600 bezahlt.

Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Kassaführung der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste und derjenigen für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter wurde im Berichtsjahre ebenfalls in dem Sinne zentralisirt, daß die Hauptkasse die Einnahmen und Ausgaben und das Buchhaltungsbüreau die Rechnungsführung besorgt. Für die Verwaltung der Gelder der Krankenkassen haben wir wie bezüglich der Unterstützungs- und Pensionskasse bei der Gotthardbahngesellschaft selbst einen verzinslichen Conto-Corrent eröffnet und bei einem Einnahmenüberschusse von ca. Fr. 5000.— die Conto-Corrent-Gelder jeweilen in feste Anlage umgewandelt.

Ueber die weitern Details der beiden Krankenkassen verweisen wir auf die bezüglichen Rechnungen unter den Spezialfonds.

Die Leistungen der Krankenkasse der Arbeiter für das II. Geleise im Laufe des Jahres und der Bestand derselben am Ende des Jahres ergeben sich aus folgender Uebersicht:

Einnahmen:	Regelmäßige Beiträge		Bußen		Zuschüsse der Unternehmer		Zinsen		Freiwillige Beiträge		Verschiedenes		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Saldo vom 31. Dezember 1889 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9558	27
Abth. Airolo-Faido . . . . . (vom 1. Januar bis 31. Juli 1890)	6953	65	39	—	—	—	166	85	—	—	—	—	7159	50
Abth. Erstfeld-Göschenen	5582	50	155	—	—	—	85	10	—	—	—	—	5822	60
„ Faido-Biasca . . . . . (vom 1. Aug. bis 31. Dez. 1890)	4739	95	20	—	—	—	12	60	—	—	—	—	4772	55
Summa	17276	10	214	—	—	—	264	55	—	—	—	—	27312	92

Ausgaben:	Verwaltungs-Kosten		Unterstützungen: Transport-Kosten		Unterstützungen: Arzt-Kosten		Unterstützungen: Medikamente		Unterstützungen: Verpflegungskosten		Inventar-Anschaffungen		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct	Fr.	Ct.
Abth. Airolo-Faido . . . . . (vom 1. Januar bis 31. Juli 1890)	14	95	115	60	1124	35	449	28	4095	59	74	40	5874	17
Abth. Erstfeld-Göschenen	245	85	45	—	1431	55	237	15	3106	57	2811	50	7877	62
„ Faido-Biasca . . . . . (vom 1. Aug. bis 31. Dez. 1890)	124	35	90	20	1284	—	334	23	2001	21	142	30	3976	29
Saldo per 1. Januar 1891 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9584	84
Summa	385	15	250	80	3839	90	1020	66	9203	37	3028	20	27312	92

Der Saldo wird ausgewiesen durch

ein Sparkassaheft der Bank der ital. Schweiz in Lugano	mit	5136	50
durch Baarschaft in der Handkasse der Abtheilung Erstfeld-Göschenen	„	1543	59
und durch „ „ „ „ „ „ Faido-Biasca	„	2904	75
		9584	84

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

Diesem Fond sind im Betriebsjahre an Zinsen zugeflossen netto Fr. 2522. 07. Unter den Ausgaben erscheinen Fr. 200. — als Belohnung dem Bahnmeister Mart. Heß in Wasen, welcher in einem Spezialfalle den ihm übertragenen Sicherheitsdienst in hervorragender Weise geleistet hat.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1890 die Höhe von Fr. 65,596. 08 und erzeigt gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 2322. 07.

Der Titelbestand von nom. Fr. 62,000. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem Vorjahre um Fr. 2000. — erhöht worden.

Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

H. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1890		1889	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	13		13	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	6		6	
Buchhaltungsbüreau	5		4	
Hauptkassa	6		5	
Kommerzielles Büreau	12		13	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrole und statistisches Büreau	30		30	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3		2	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4		4	
Abwartpersonal	8		5	
Buchbinderei, lithographische Anstalt und Heizer	7		6	
Materialverwaltung	14		14	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	8		8	
		121		115

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		14	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		12	
Bahnmeister und Aufseher	19		18	
Vorarbeiter und Bahnmeistergehülfen	32		32	
Streckenwärter	94		95	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	137		139	
Barrierenwärterinnen	118		116	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	265		223	
		697		655
Uebertrag		818		770

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

	1890		1889	
Uebertrag		818		770
Oberbetriebsinspektor und Büreau desselben	12		12	
Wagenkontrole	8		8	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	33		33	
Souschefs	8		8	
Stationsgehülfen	35		31	
Wagenkontrolleure	12		10	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	9		8	
Ambulante Stellvertreter	6		6	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	47		46	
Güterschaffner	15		15	
Rangirmeister	7		7	
Portiers und Hülfsportiers	6		6	
Volontärs	12		12	
Stationswärter	86		82	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	40		39	
Kondukteure und Zugführerablöser	54		54	
Schlafwagendiener	5		—	
Bremser	133		130	
Uebersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Lagerhausverwalter *	—		—	
Gepäckträger	2		1	
Lampisten	7		7	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	3		3	
Manöveristen	29		28	
Güterarbeiter	117		113	
Maschinenwärtergehülfen	1		1	
		720		693
Uebertrag		1538		1463

*) Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

4. Maschinendienst.

	1890		1889	
Uebertrag		1538		1463
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	14		14	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	10		9	
Lokomotivführer	60		59	
Lokomotivheizer	63		54	
Lokomotivheizer provisorisch	20*		15*	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	41		42	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	6		6	
Wagenvisiteurgehülfen	6		5	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	27		24	
		255		236

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte:

Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8		8	
Werkführer	3		3	
Vorarbeiter	4		5	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	149		158	
Handlanger	62		68	
Lehrlinge	25		27	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	2		2	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler und Schreiner	32		34	
Handlanger	6		8	
Lehrlinge	7		5	
		298		318
Total		2091		2017

Rekapitulation.

	1890		1889	
Zahl der Betriebsbeamten	1266, per Bahnkilometer	4.76	1243, per Bahnkilometer	4.67
Zahl der Arbeiter im Taglohn	825, „ „	3.10	774, „ „	2.91
Total	2091, per Bahnkilometer	7.86	2017, per Bahnkilometer	7.58

*) Die für Ausnahmefälle weiter benöthigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstättearbeitern eingerechnet.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit folgenden Anträgen:

1. Der 19. Geschäfsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes, sowie die Jahresrechnungen und die Bilanz pro 1890 seien abzunehmen und zu genehmigen.

2. Vom verfügbar verbleibenden Nettoertrage von Fr. 2,233,648. 83 seien $6^1/_2$% = Fr. 2,210,000 zu vertheilen und Fr. 23,648. 83 als ordentlicher Saldo auf das Jahr 1891 vorzutragen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Luzern, den 21. Mai 1891.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Sev. Stoffel.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.