

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 4 (1875)

Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 12.12.2025

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

Unfälle beim Baue der Gotthardbahn waren leider auch im verflossenen Jahre mehrfach zu beklagen.

Auf den im Studium befindlichen Linien fiel ein junger Ingenieur von einem Felsen herunter und starb an den Folgen dieses Sturzes.

Auf den Tessinischen Thalbahnen wurde ein Arbeiter durch ein umstürzendes Schlagwerk schwer verletzt, was bald darauf seinen Tod zur Folge hatte. Ein anderer Arbeiter wurde durch einen abstürzenden Felsblock gefährlich verwundet.

Bei den Arbeiten im großen Tunnel und auf den zu demselben gehörenden Werkplätzen (Steinbrüche, Installationen) verunglückten auf der Nordseite 40, auf der Südseite 23 Personen, und zwar wurden:

getötet oder tödlich verwundet: mehr oder minder schwer verletzt:

	Nordseite	Südseite	Nordseite	Südseite
durch Dynamiterexplosionen (meist nachträgliche Entzündung von Minen)	7 . .	3 . . .	21 . . .	4
durch Dynamitdämpfe	— . .	1 . . .	— . . .	2
„ herabfallende Felsblöcke oder Werksteine	2 . .	2 . . .	5 . . .	7
„ Sturz und Fall	— . .	— . . .	— . . .	2
„ Entgleisungen der Förderwagen	1 . .	— . . .	1 . . .	—
„ den Verkehr der Förderwagen	— . .	— . . .	2 . . .	2
„ Maschinen	— . .	— . . .	1 . . .	—

VI. Bahnbetrieb.

Die Gröfning des Betriebes auf den Bahnstrecken Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiaffo hat, wie wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte zu erwähnen im Falle waren, am 6. Dezember und diejenige der Bahnstrecke Bellinzona-Locarno am 20. Dezember 1874 stattgefunden. In unserm das Jahr 1874 beschlagenden Geschäftsberichte haben wir nur der Vorbereitungen für die Gröfning des Betriebes gedacht und es wurden auch die Ergebnisse des Betriebes der Tessinischen Thalbahnen vom 6., beziehungsweise 20. bis 31. Dezember 1874 in der dritten, das Jahr 1874 umfassenden Jahresrechnung der Gotthardbahngesellschaft bei Seite gelassen. Unsere diefmalige Berichterstattung hat daher, soweit sie sich auf den Betrieb der Tessinischen Thalbahnen bezieht, den Zeitraum vom 6., beziehungsweise 20. Dezember 1874 bis 31. Dezember 1875 zu umfassen und ebenso hat sich die dem gegenwärtigen Geschäftsberichte beigegebene erste Jahresrechnung betreffend den Betrieb dieser Bahnen über denselben Zeitraum zu erstrecken.

A. Allgemeines.

Wir berühren hier vorab das Tarifwesen.

Zunächst den Personentransport anlangend, wurden mit der Schweizerischen Postverwaltung direkte Taxen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck theils auf Strecken, welche ganz im Kanton Tessin liegen, theils auf solchen, die sich nach dem Innern der Schweiz

ausdehnen, vereinbart, wie denn auch diejenigen direkten Personenbillette, welche vor Eröffnung der Tessinischen Thalbahnen von der Schweizerischen Postverwaltung in Verbindung mit der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen erstellt worden sind, in Folge einer Vereinbarung mit der erstern auf unserm Nege anerkannt werden. Mit dem 1. Februar trat eine Verordnung des Schweizerischen Bundesrates über Militärtранспорте auf Eisenbahnen vom 11. Januar 1875 und mit dem 1. September ein Tarif für Krankentransporte, welcher von der Konferenz Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen aufgestellt worden ist, in Kraft. In Folge der eigenthümlichen Verhältnisse, welche hinsichtlich der Betätigung der Arbeiter in einzelnen Seidenfabriken des Kantons Tessin obwalten, sahen wir uns veranlaßt, neben dem im vorigen Jahresberichte erwähnten Tarife für Arbeiterbillette, welcher bloß Taxen für Hin- und Rückfahrt enthält, noch einen solchen mit Taxsätzen für einfache Fahrt aufzustellen. Die bezüglichen Billette wurden um so häufiger benutzt, als der für dieselben auf der normalen Taxe gewährte Rabatt von der Zahl der Billette abhängt, welche während eines Jahres von einer bestimmten Firma bezogen werden.

Den Gütertransport sodann betreffend, wurde, wie übrigens im Hinblisse auf die Kürze der dem Betriebe übergebenen Strecken und ihre isolirte Lage vorauszusehen war, der Güterbeförderung auf der Eisenbahn durch die Straßenfuhrwerke anfänglich eine nicht unerhebliche Konkurrenz gemacht. Dieselbe konnte mit um so größerem Nachdrucke auftreten, als einerseits durch die Linie Biasca-Locarno dem Gütertransporte nach und von Italien wenigstens theilweise eine andere Richtung gegeben werden mußte als diejenige, die er bisanhin befolgt hatte, und als anderseits in Folge des noch nicht bewerkstelligten Anschlusses der Oberitalienischen Bahnen an die Bahnlinie Lugano-Chiaffo die aus Italien in den südlichen Theil des Kantons Tessin durch Straßenfuhrwerke eingeführten Güter bis zum Bestimmungsorte auf denselben transportirt zu werden pflegten, um so wiederholte Umladung zu vermeiden. Es ist uns indessen gelungen, nach und nach einen Theil des Waarenverkehres der Eisenbahn zuzuleiten, und es steht wohl außer allem Zweifel, daß der Gütertransport auf der Strecke Lugano-Chiaffo, sobald die Oberitalienischen Bahnen an dieselbe anschließen werden, erheblich zunehmen wird. Mit dem 1. Mai trat ein Spezialtarif mit ermäßigten Frachtfäßen für den Transport von Mehl und Getreide und mit dem 24. Dezember ein Regulativ für Behandlung von Ausstellungen gegenständen in Kraft.

Nachdem mit dem 1. September des Berichtsjahres das Bundesgesetz vom 20. März 1875 betreffend den Transport auf Eisenbahnen in Kraft getreten war, fanden zwischen dem Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartemente und Abgeordneten der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen betreffend die Erlassung eines gemeinsamen Schweizerischen Transportreglementes nach Maßgabe von Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 statt. Diese Verhandlungen sind zwar noch nicht zum Abschluße gelangt, lassen indessen immerhin ein befriedigendes Resultat erwarten.

Schließlich erwähnen wir hier noch von Anordnungen allgemeiner Natur, die in das Berichtsjahr fallen, einer Institution für die Materialverwaltung, welche wir erlassen, und eines Regulativen, vermittelst dessen wir die Grundsätze aufgestellt haben, nach denen zu verfahren ist, wenn durch Verschulden von Beamten und Angestellten des Betriebes am Eigenthume der Gesellschaft Schaden verursacht wird.

B. Fahrpläne und Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Aufstellung des ersten Fahrplanes für die in Betrieb zu setzenden Linien war mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden. Die Wechselfälle, mit welchen das Ueberschreiten des Gotthardpasses namentlich im Winter verbunden ist, sowie das so häufig vorkommende Umsteigen zwischen Dampfboot, Postwagen und Eisenbahn nebst den damit verknüpften Zeitverlusten und anderweitigen Unkonvenienzen machen es zur Zeit noch außerordentlich schwierig, einen Fahrplan für die Gotthardroute aufzustellen, welcher den Charakter dieser Route als einer internationalen Verkehrslinie zur Geltung zu bringen vermöchte. Die Anschlüsse an die internationalen Postkurse zwischen Luzern und Mailand und vice versa nöthigen die Betriebsverwaltung, einige Züge zu ungewöhnlichen Tageszeiten verkehren zu lassen, weshalb dieselben dem Lokalverkehr nur geringe Dienste leisten und der Gesellschaft erhebliche Opfer aufzlegen.

Bis zum 1. März verkehrten auf beiden Linien in jeder Richtung je drei Personen- und ein gemischter, also im Ganzen je vier Züge. Auf den Zeitpunkt der Verlegung des Regierungssitzes von Bellinzona nach Locarno ist zwischen diesen beiden Städten ein neuer Zug eingeschoben worden.

Vor der Aufstellung des Sommerfahrplanes wurden mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Lago Maggiore Verhandlungen angeknüpft, um während des Sommers eine Nachtfahrt von Locarno nach Arona auszuwirken. Unsere Bemühungen hatten den gewünschten Erfolg. Der Umstand, daß durch diese Fahrt der Verkehr zwischen Luzern und Mailand über Arona in kürzerer Zeit und mit weniger Unterbrechungen als über Camerlata vermittelt werden kann, bestimmte die Schweizerische Postverwaltung, der Route über den Lago Maggiore für den direkten Verkehr mit Mailand den Vorzug zu geben und während des Sommers drei Kurse über den Gotthard passiren zu lassen. In Folge der eben berührten Verhandlungen einigte sich die Konferenz der beteiligten Transportgesellschaften, welche am 21. April 1875 in Mailand stattfand, sehr rasch über die Aufstellung des Sommerfahrplanes. Nach demselben verkehrten vom 1. Juni bis 15. Oktober auf der Strecke Biasca-Bellinzona 4 und auf denjenigen von Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiaffo 5 Züge in jeder Richtung.

Die Nachtfahrten auf dem Lago Maggiore wurden mit dem 15. Oktober eingestellt, weshalb der internationale Postkurs (Diurna) zwischen Luzern und Mailand wieder über Chiaffo geleitet werden mußte. Die Rücksicht auf diesen internationalen Kurs nöthigte die Betriebsverwaltung, während des Winters schon Morgens 4.35 Uhr einen Zug von Lugano nach Chiaffo abgehen zu lassen. Der Ertrag desselben hat nach den gemachten Erfahrungen nicht einmal die Kosten des Brennmateriale zu decken vermöcht. Vom 15. Oktober hinweg bewegten sich auf beiden Linien 5 Züge in jeder Richtung.

Es haben während des Zeitraumes vom 6., beziehungsweise 20. Dezember 1874 bis 31. Dezember 1875 auf den Tessinischen Thalbahnen 11,978 Züge verkehrt, nämlich:

5771 Personenzüge (5756 fahrplanmäßige und 15 Extrazüge),

1563 gemischte Züge,

— Güterzüge,

4644 Materialzüge.

Es wurden von diesen Zügen zurückgelegt:

258,389 Zugkilometer,

4,021,126 Axenkilometer,

18,019,825 Tonnenkilometer (brutto)

Es vertheilen sich die Züge und die zurückgelegten Kilometer, wie folgt:

Bahnstrecken.	Länge im Kilometern.	Zahl und Gattung der Züge.					Zugss= kilometer.
		per Tag.	Personen= Züge.	Gemischt= Züge.	Material= Züge.	Zusammen.	
A. Biasca-Locarno.							
1. Fahrplanmäßige Züge.							
Theilstrecke Biasca-Bellinzona:	19						
am 6. Dezember 1874		5	4	1	—	5	95
vom 6.—19. Dezember 1874 . . .		10	104	26	—	130	2470
Biasca-Locarno:	40						
vom 20. Dez. 1874 bis 31. Mai 1875		8	978	326	—	1304	52160
vom 1. Juni bis 14. Oktober 1875		8	816	272	—	1088	43520
vom 15. Oktober bis 31. Dezember 1875		10	624	156	—	780	31200
Theilstrecke Bellinzona-Locarno:	21						
vom 1. März bis 31. Mai 1875 . .		2	184	—	—	184	3864
vom 1. Juni bis 14. Oktober 1875		2	272	—	—	272	5712
2. Extrazüge		2982	781	—	—	3763	139021
		8	—	—	—	8	175
3. Materialzüge		2990	781	—	—	3771	139196
		—	—	771	771	771	5946
Summa		2990	781	771	4542	4542	145142
B. Lugano-Chiaffo.							
1. Fahrplanmäßige Züge.							
vom 6. Dezember 1874 bis 31. Mai 1875	26	8	1062	354	—	1416	36793
vom 1. Juni bis 14. Oktober 1875		10	1088	272	—	1360	35336
vom 15. Oktober bis 31. Dezember 1875		10	624	156	—	780	20280
2. Extrazüge		2774	782	—	—	3556	92409
		7	—	—	—	7	182
3. Materialzüge		2781	782	—	—	3563	92591
		—	—	3873	3873	3873	20656
Summa		2781	782	3873	7436	7436	113247
C. Zusammenzug.							
Biasca-Locarno		2990	781	771	4542	4542	145142
Lugano-Chiaffo		2781	782	3873	7436	7436	113247
Summa		5771	1563	4644	11978	11978	258389

Die Gesamtfahrzeit (inklusive Aufenthalt) aller fahrplanmäigen Züge beträgt:

7589 Stunden 15 Minuten für die Personenzüge,

2883 " 27 " für die gemischten Züge,

10472 Stunden 42 Minuten im Ganzen.

Extrazüge wurden ausgeführt:

am 3. und 4. Februar und am 2. und 3. September wegen der großen Märkte in Bellinzona, am 25. März wegen eines kirchlichen Festes in Como, am 27., 28. und 29. Juni während des Kantonalschießens in Lugano, am 8. September wegen eines Kirchenfestes in Locarno, am 12. September aus Anlaß des Kadettenfestes in Lugano und am 26. September wegen des Schützenfestes in Biasca.

Die Materialtransporte, welche durch die Vollendungsbauten notwendig wurden, haben im Berichtsjahre das Personal und das Fahrmaterial stark in Anspruch genommen. Die größten Dimensionen nahmen diese Materialtransporte in Folge der Arbeiten an, welche die Erweiterung des Goldrerieinschnittes und die Auffüllungen zur Herstellung des Bahnhofes Chiasso mit sich brachten. In den Monaten September und Oktober verkehrten zwischen Goldrorio und Chiasso neben den fahrplanmäigen Zügen täglich 14 Materialzüge in beiden Richtungen. In Goldrorio wurde der Dienst durch einen Betriebsbeamten als Vorstand überwacht. Für den Fahrdienst ward das nöthige Maschinen- und Zugspersonal eingestellt. Beim Eintritt der kürzern Tage wurde die Zahl der Materialzüge auf 9 in beiden Richtungen reduziert.

Die Materialtransporte betragen, in Urenkilometern ausgedrückt:

Monate.	Biasca-Locarno.	Lugano-Chiasso.	Zusammen.
Dezember 1874 . . .	—	19960	19960
Januar 1875 . . .	13268	28204	41472
Februar " . . .	2200	9886	12086
März " . . .	13462	23624	37086
April " . . .	1904	19172	21076
Mai " . . .	9052	25891	34943
Juni " . . .	19700	20886	40586
Juli " . . .	38642	53794	92436
August " . . .	30304	12796	43100
September " . . .	24932	108944	133876
Oktober " . . .	5068	109600	114668
November " . . .	5378	98740	104118
Dezember " . . .	484	99180	99664
Total	164394	630677	795071

Die Leistungen des Betriebes, in Kilometereinheiten ausgedrückt, vertheilen sich nach den einzelnen Monaten wie folgt:

Monate.	Zugskilometer.			Urentkilometer.			Tonnenkilometer (brutto).		
	Biasca=Locarno.	Lugano=Chiasso.	Zu=ammen.	Biasca=Locarno.	Lugano=Chiasso.	Zu=ammen.	Biasca=Locarno.	Lugano=Chiasso.	Zu=ammen.
Dezember 1874	6405	6694	13099	67210	82525	149735	303464	387829	691293
Januar 1875	11050	8465	19515	138027	93898	231925	603934	421473	1025407
Februar "	9136	6460	15596	122078	70416	192494	547302	304198	851500
März "	11673	7570	19243	171671	94866	266537	763735	419859	1183594
April "	10956	6944	17900	174292	83594	257886	779761	363298	1143059
Mai "	11709	7615	19324	190235	99173	289408	855193	438256	1293449
Juni "	11442	8535	19977	188275	108660	296935	848724	463795	1312519
Juli "	12284	9596	21880	213712	149352	363064	966827	647709	1614536
August "	12181	8462	20643	224948	112176	337124	991724	516163	1507887
September "	11691	11000	22691	235105	214768	449873	1050487	1008896	2059383
Oktober "	11998	10922	22920	212838	214376	427214	942321	1007863	1950184
November "	12209	10368	22577	192896	196128	389024	843879	912853	1756732
Dezember "	12408	10616	23024	184229	185678	369907	784108	846174	1630282
Summa	145142	113247	258389	2315516	1705610	4021126	10281459	7738366	18019825

Es sind im Laufe des ersten Betriebsjahres 102 Zugverspätungen über 15 Minuten vorgekommen, und zwar:

von 15 — 29 Minuten	81
" 30 — 59 "	12
" 60 und mehr "	9

Es wurden dieselben veranlaßt:

1. durch Anschlußverspätungen Seitens anderer Transportanstalten,	
der Posten vom Gotthard	52
der Dampfschiffe vom Lago Maggiore	6
der Gegenzüge	4
	62
2. durch Unregelmäßigkeiten im eigenen Betriebe,	
Manipulationen beim Zuge (Kreuzungen)	14
andrang von Reisenden (Festtage)	2
	16
Übertrag	78

	Uebertrag	78
3. durch Betriebsstörungen in Folge von Elementarereignissen,		
Erdbrüchen und Steinschläge		19
Schneefall		1
		20
4. durch Unfälle während der Fahrt,		
Beschädigungen der Lokomotiven in Folge äußerer Ursachen		3
Entgleisungen		1
		4
Zusammen		102.

Die meisten Verspätungen der Postanschlüsse fallen in die Monate Februar und November, die ver- späteten Dampfschiffanschlüsse dagegen in den Herbst. Die wenigen Unregelmäßigkeiten im eigenen Betriebe haben zu keinen Reklamationen Anlaß gegeben.

Die bedeutendsten Betriebsstörungen wurden durch die wolkenbruchartigen Regengüsse vom 17., 18., 19. und 20. Juni verursacht. In jenen Tagen war die Bahn an mehreren Stellen durch die Hochwasser gefährdet; eigentliche Betriebsstörungen erfolgten jedoch nur auf der Linie Lugano-Chiaffo, indem am 17., 18. und 19. Juni im Coldrerioeinschritte bedeutende Erdmassen von den Böschungen herabrutschten und die Bahn dermaßen bedeckten, daß der Verkehr zwischen Mendrisio und Capolago durch Straßenfuhrwerke vermittelt werden mußte. Am 20. Juni früh war die Bahn wieder fahrbar. Am 5. August verursachte eine Felsabrutschung beim Nordportale des Maroggiaztunnels einige Störungen; am 22. August wurden die Geleise im Coldrerioeinschritte neuerdings verschüttet, und am 28. August stürzte beim Südportale des Bissonetunnels ein großer Stein auf das Geleise. Die Böschungen im Coldrerioeinschritte werden abgeflacht, und die Bauverwaltung hat die erforderlichen Anordnungen getroffen, um die Halden bei Maroggia und Bissone abzuräumen und von losen Steinen zu säubern. Am 19. Juni fielen im Paradiestunnel von dem noch unausgebrochenen Theile der Stroße des zweiten Geleises zwei Steine heraus und beschädigten die Maschine des Zuges 26; die Maschine brachte den Zug noch nach Lugano. Glücklicher Weise sind indessen keine Personen verletzt worden. Der Tunnel ist mittlerweile völlig ausgebrochen und dadurch für die Zukunft jegliche Gefährdung des Betriebes ausgeschlossen worden. Am 29. August wurde am Südportale des Bissonetunnels durch einen heruntergefallenen Stein die Maschine des Zuges 28 und am 5. September zwischen Biasca und dem Giustiziatunnel aus ähnlicher Ursache die Maschine des Zuges 6 beschädigt. Am 30. Januar Nachts 9 Uhr entgleiste die Lokomotive des Zuges 5 bei Castione. Der Tender und die Wagen blieben stehen und Niemand wurde verletzt. Die Entgleisung wurde durch einen zu nahe an das Fahrgeleise gekommenen kleinen Rollwagen verursacht, der auf einem Seitengleise stand, dort nicht genügend unterlegt war und so von dem in jener Nacht herrschenden starken Nordwind in Bewegung gesetzt wurde.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1875.			
	Fr.	Gts.	Prozente.
I. Unmittelbare Einnahmen:			
1. Personentransport	496085	08	75,87
2. Gepäcktransport	23851	98	3,65
3. Pferde- und Viehtransport . . .	7876	50	1,21
4. Gütertransport	120329	30	18,40
II. Mittelbare Einnahmen	5690	25	0,87
Summa .	653833	11	100,00
Hiezu die Entschädigung der Bauverwaltung für den von der Betriebsverwaltung besorgten Transport von Baumaterial	157665	67	
Total der Einnahmen .	811498	78	

Die Berichtsperiode hat in Folge der bereits erwähnten nachtheiligen Umstände kein günstiges Ergebnis geliefert. Namentlich sind die Einnahmen der Linie Lugano-Chiasso weit hinter unsren Erwartungen zurückgeblieben. Der Gütertransport dieser Linie erreichte bloß den minimen Betrag von Fr. 15,010. 35 Gts. oder Fr. 577. 32 Gts. per Kilometer. Es darf wohl angenommen werden, daß die Steigerung der Einnahmen, welche bei allen neu eröffneten Bahnen in den ersten Jahren des Betriebes einzutreten pflegt, auch bei den Tessinischen Thalbahnen erfolgen werde. Im Fernern ist wohl mit Sicherheit zu erwarten, daß, sobald einmal eine von Mailand bis Lugano durchlaufende Eisenbahn dem Betriebe übergeben sein wird, der Ertrag der Linie Lugano-Chiasso sich wesentlich heben wird. Und endlich dürfte auch eine außerordentliche Einnahmsquelle für die Tessinischen Thalbahnen aus den vielen Transporten erwachsen, welche der Bau der auf der Südseite des Gotthard noch auszuführenden Linien unausbleiblich für sie mit sich bringen wird.

Hinsichtlich des in der vorstehenden Tabelle erscheinenden außergewöhnlichen Einnahmepostens von Fr. 157,665. 67 Gts. bemerken wir noch, daß derselbe die Entschädigung betrifft, welche die Baurechnung der Betriebsrechnung für die bereits erwähnten Materialtransporte zu leisten hatte. Die Berechnung dieser Entschädigung erfolgte auf Grundlage der Selbstkosten, und zwar nach dem Verhältnisse der für den genannten Materialtransport zurückgelegten zu den überhaupt zurückgelegten Wagenkilometern.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

			Transport-quantitäten.		Transporteinnahmen.				
			1875.		1875.				
			Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.			
I. Unmittelbare Einnahmen.									
1. Personentransport.									
a. zur gewöhnlichen Fahrtaxe:									
Einfache Fahrt	I. Klasse	Personen	7091	1,06	17191	70	3,46		
" "	II. "	"	45023	6,73	62597	40	12,62		
" "	III. "	"	204134	30,51	190934	75	38,49		
b. zu ermäßigten Fahrtaxen:									
Hin- und Rückfahrt	I. Klasse	"	3635	0,54	4723	50	0,95		
" "	II. "	"	74803	11,18	59815	45	12,06		
" "	III. "	"	306485	45,81	151355	60	30,51		
Abonnementsbillete	I. Klasse	"	20	0,00	36	40	0,00		
"	II. "	"	6560	0,98	2268	70	0,46		
"	III. "	"	14030	2,10	2596	70	0,52		
Arbeiterbillete	III. Klasse	"	4000	0,60	1920	—	0,89		
Militärbillete	III. "	"	266	0,04	138	43	0,03		
Gesellschafts- und Schulfahrten	I. Klasse	"	238	0,03	424	20	0,09		
" "	II. "	"	602	0,09	781	—	0,16		
" "	III. "	"	2192	0,33	1301	25	0,26		
	Total		669079	100,00	496085	08	100,00		
Rekapitulation nach Klassen:									
I. Klasse	Personen		10984	1,64	22375	80	4,51		
II. "	"		126988	18,98	125462	55	25,29		
III. "	"		531107	79,38	348246	73	70,20		
	Total		669079	100,00	496085	08	100,00		
2. Gepäcktransport	Kilogr.		2511417	—	23851	98	—		
3. Pferde- und Viehtransport:									
I. Klasse	Stück		65	0,98	7876	50	—		
II. "	"		2939	44,53					
III. "	"		2480	37,58					
IV. "	"		1115	16,91					
	Total		6599	100,00	7876	50	—		
4. Gütertransport:									
Valoren	Franken		54500	—	8054	55	6,69		
Eigut	Kilogr.		1166475	3,23					
Normalklasse I	"		2535155	7,02					
II	"		7004845	19,40					
Wagenladungsklasse A	"		1670430	4,63	108957	25	90,55		
B	"		710975	1,97					
C	"		1775830	4,92					
D	"		10419135	28,85					
E	"		7430100	20,58					
Spezialtarife	"		3394360	9,40					
Lokalspesen (Waag- Lad- Lager- Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. v.)	"				3817	50	2,76		
	Total		36107305	100,00	120329	30	100,00		
II. Mittelbare Einnahmen									
	Gesamttotal der Einnahmen				5690	25	—		
	Gesamttotal der Einnahmen				653833	11			

3. Durchschnittsergebnisse.

Betriebene Bahnlänge: 67 (Tarif-) Kilometer.		1875.
1. Personentransport.		
Einnahmenbetreffniß per Kilometer	Franken	7404,25
" " Reisenden	"	0,74
" " Reisenden und Kilometer	Centimes	4,58
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	22,58
" " " " " II.	"	17,20
" " " " " III.	"	15,75
" " " " im Durchschnitt aller Klassen	"	16,14
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	3702
" " " " " II.	"	32603
" " " " " III.	"	124869
" " " " im Total	"	161174
Auf jeden Kilometer kommen	"	9986
" " Personenwagenkilometer kommen	"	5,30
" " Lokomotivkilometer kommen	"	46,28
2. Gepäcktransport:		
Einnahmenbetreffniß per Kilometer	Franken	356,00
" " Kilogramm	Centimes	0,95
" " Tonne	Franken	9,50
" " Kilogrammkilometer	Centimes	0,04255
" " Tonnenkilometer	"	42,55
" " Reisenden	"	3,56
Jedes Kilogramm hat befahren	Kilometer	22,32
Jede Tonne	"	22,82
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Kilogramm	836551
Auf jeden Kilometer kommen	"	37484
Auf jeden Reisenden kommen	"	3,75
3. Pferde- und Viehtransport:		
Einnahmenbetreffniß per Kilometer	Franken	117,56
" " Stück	"	1,19
4. Gütertransport:		
Einnahmenbetreffniß per Kilometer	Franken	1795,96
" " Kilogramm	Centimes	0,83
" " Tonne	Franken	3,33
" " Kilogrammkilometer	Centimes	0,0146
" " Tonnenkilometer	"	14,60
Jedes Kilogramm hat befahren	Kilometer	22,81
Jede Tonne	"	22,81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Kilogramm	12294623
Auf jeden Kilometer kommen	"	538915
" " Güterwagenkilometer, Gepäck und Vieh inbegriffen, kommen	Kilogramm	538,91
" " Lokomotivkilometer,	"	726,78
Mittelbare Einnahmen:		
Betreffniß per Kilometer	Franken	84,93
Totaleinnahmen per Kilometer	Franken	9758,70

4. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

a. Transportquantitäten.

	Personen	Gepäck.	Pferde und Bieh.	Güter.												Total.	
				Zahl.	Kilogr.	Stück.	Ba- ren.	Gülgut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Klasse E.	Spezial- tarife.	
Dezember 1874	40,349	38,355	73	—	25,040	33,035	89,750	17,610	23,330	83,770	80,600	55,000	—	408,135			
Januar 1875	47,908	62,045	201	—	110,925	32,505	332,065	147,200	58,495	63,100	327,970	198,150	6,000	1,276,410			
Februar . .	40,984	53,265	263	1,500	62,960	32,825	334,335	128,195	125,760	97,495	355,405	356,780	24,000	1,517,755			
März . . .	52,046	75,125	203	28,000	53,875	73,625	503,010	131,505	155,015	78,825	465,410	441,970	17,000	1,920,235			
April . . .	51,790	95,360	266	—	85,670	103,315	534,920	132,140	273,475	112,720	918,945	1,321,530	71,000	3,553,715	1		
Mai . . .	52,926	124,235	1,016	—	126,995	113,865	487,005	138,910	—	88,110	1,219,265	722,970	340,515	3,237,635	80		
Juni . . .	47,760	148,630	625	22,000	70,810	135,275	462,040	158,165	10,050	80,030	809,800	615,135	298,445	2,639,750	1		
Juli . . .	50,890	272,844	263	—	115,870	260,445	693,025	85,645	11,100	102,670	1,205,080	880,405	387,145	3,741,385			
August . . .	59,378	303,511	343	—	99,285	325,705	682,925	87,810	10,050	408,290	1,223,450	803,520	358,230	3,999,265			
September . .	67,406	278,653	956	3,000	118,440	366,005	586,165	44,265	5,100	115,455	1,197,650	793,905	402,685	3,629,670			
Oktober . . .	57,336	254,601	1,188	—	104,570	379,520	762,880	52,065	10,600	188,600	1,032,185	679,755	424,865	3,635,040			
November . .	53,340	216,976	805	—	100,750	346,795	773,700	218,820	—	166,275	897,890	342,150	581,580	3,427,960			
Dezember . .	46,966	587,817	397	—	91,285	332,240	763,025	328,100	28,000	190,490	685,485	218,830	482,895	3,120,350			
Total:	669,079	2,511,417	6,599	54,500	1,166,475	2,535,155	7,004,845	1,670,430	710,975	1,775,830	10,419,135	7,430,100	3,394,360	36,107,305			

b. Einnahmen.

	Personen.		Gepäck.		Pferde und Vieh.		Güter.		Mittelbare Einnahmen.		Total.		Bruttoeinnahmen per Kilometer 1875.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Dezember 1874	25,629	80	423	90	47	20	1,313	10	—	—	27,414	—	409	16
Januar 1875	28,487	20	703	60	183	65	4,587	40	—	—	33,961	85	506	89
Februar . . .	27,187	65	636	90	331	30	5,166	20	—	—	33,322	05	497	34
März . . .	39,598	95	898	35	247	50	6,516	15	—	—	47,260	95	705	39
April . . .	40,275	65	1,104	05	318	35	9,924	90	—	—	51,622	95	770	50
Mai . . .	39,730	20	1,489	30	1,130	75	10,089	40	—	—	52,439	65	782	68
Juni . . .	36,748	20	1,850	65	924	20	8,562	60	—	—	48,085	65	717	70
Juli . . .	38,732	50	2,564	13	402	20	11,512	65	—	—	53,211	48	794	20
August . . .	46,789	35	2,979	66	464	75	12,151	—	—	—	62,384	76	931	11
September . .	55,811	05	3,085	88	1,218	10	12,011	05	—	—	72,126	08	1,076	51
Oktober . . .	48,392	40	2,771	94	1,255	85	12,752	95	—	—	65,173	14	972	73
November . .	40,267	80	1,932	30	854	80	12,996	65	—	—	56,051	55	836	59
Dezember . .	28,434	33	3,411	32	497	85	12,745	25	—	—	45,088	75	672	97
Januar bis } . Dezember } .	—	—	—	—	—	—	—	5,690	25	5,690	25	84	93	
Total:	496,085	08	23,851	98	7,876	50	120,329	30	5,690	25	653,833	11	9,758	70

5. Verkehr und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen.	Gepäck.	Pferde und Vieh.	Güter.			Total= Einnahmen.	Rangordnung der Stationen nach:				
				Versandt.	Empfang.	Total.		Personengewicht.		Gütergewicht.		
								Personengewicht.	Gütergewicht.	Personengewicht.	Gütergewicht.	
a. Biasca-Locarno:												
Biasca	55474	228205	1137	2369505	10405340	12774845	111238	—	6	2	2	
Osogna	14681	15475	155	1253385	600300	1853685	9419	40	13	10	15	
Claro	12961	16385	114	766575	434135	1200710	6311	65	15	12	16	
Castione	11575	14015	105	3712195	1823365	5535560	16520	70	16	5	8	
Bellinzona	90568	299775	535	3358185	8210450	11568635	86885	35	2	3	3	
Giubiasco	14503	12425	400	1033265	772190	1805455	9715	—	14	11	14	
Cadenazzo	35608	26730	834	2933705	3526295	6460000	26617	65	7	4	7	
Gordola	24754	15940	164	1682655	257900	1940555	11243	20	11	9	10	
Locarno	75959	382075	1544	13482325	4561820	18044145	180085	35	3	1	1	
Andere Transportanstalten, Behörden und Privaten	1719	734558	—	—	—	—	6869	78				
Summa:	337802	1745583	4988	30591795	30591795	—	414906	08				
b. Lugano-Chiaffo:												
Lugano	94743	195605	845	705260	2830975	3536235	80778	25	1	6	4	
Melide	26527	23455	51	87295	138495	225790	10226	—	9	16	13	
Maroggia	24973	15995	59	273550	272705	546255	11628	75	10	14	9	
Capolago	27344	16610	78	260855	91960	352815	10999	50	8	15	12	
Mendrisio	67605	75910	244	1392905	764060	2156965	40108	35	4	8	6	
Valerna	19907	9470	149	785815	181945	967760	11018	50	12	13	11	
Chiaffo	67354	148300	185	2009830	1235370	3245200	61312	90	5	7	5	
Andere Transportanstalten, Behörden und Privaten	2824	280489	—	—	—	—	7164	53				
Summa:	331277	765834	1611	5515510	5515510	—	233236	78				
Total:	669079	2511417	6599	36107305	36107305	—	648142	86				
Mittelbare Einnahmen	—	—	—	—	—	—	5690	25				
Gesammttotal:	653833	11				

6. Verkehr mit anderen Transportanstalten und Transitverkehr.

I. Direkter Verkehr.	Von der Gotthardbahn.		Nach der Gotthardbahn.		Total.	
	Personen.	Gepäck.	Personen.	Gepäck.	Personen.	Gepäck.
	Zahl.	Kilogramm.	Zahl.	Kilogramm.	Zahl.	Kilogramm.
a. Linie Biasca-Locarno: Schweizerische Postverwaltung und weiter gelegene Transportanstalten . . .	13	—	32	30	45	30
Summa . . .	13	—	32	30	45	30
b. Linie Lugano-Chiaffo: Schweizerische Postverwaltung und weiter gelegene Transportanstalten . . .	1206	25795	828	8325	2034	34120
Summa . . .	1206	25795	828	8325	2034	34120
Total des direkten Verkehrs	1219	25795	860	8355	2079	34150
II. Transitverkehr						
über die Linie	Von der Schweiz nach Italien.		Von Italien nach der Schweiz.			
a. Biasca-Locarno: Schweizerische Postverwaltung und weiter gelegene Transportanstalten . . .	316	2700	723	6055	1039	8755
Summa . . .	316	2700	723	6055	1039	8755
b. Lugano-Chiaffo: Schweizerische Postverwaltung und weiter gelegene Transportanstalten . . .	233	2255	499	5255	732	7510
Summa . . .	233	2255	499	5255	732	7510
Total des Transitverkehrs	549	4955	1222	11310	1771	16265
Gesammtotal	1768	30750	2082	19665	3850	50415

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz. Kilometer.	Personen.				Personen- Kilometer.	Gepäck.	Pferde und Bieh.
	I.	II.	III.	Total.			
3	276	3,760	8,359	12,395	37,185	3,120	7
4	145	5,321	22,854	28,320	113,280	19,530	42
5	117	4,413	21,699	26,229	131,145	10,100	19
6	37	3,070	39,896	43,003	258,018	33,645	122
7	434	11,103	51,365	62,902	440,314	39,685	238
8	617	11,953	46,487	59,057	472,456	79,640	107
9	20	2,199	24,024	26,243	236,187	41,640	39
10	2	154	1,436	1,592	15,920	2,680	1
11	76	3,105	15,497	18,678	205,458	19,770	79
12	208	2,707	13,899	16,814	201,768	26,245	154
13	112	4,161	26,229	30,502	396,526	64,455	911
15	154	1,202	10,666	12,022	180,330	18,770	49
16	48	1,769	14,334	16,151	258,416	30,215	351
17	19	141	1,076	1,236	21,012	2,190	46
18	88	1,268	7,489	8,845	159,210	17,065	237
19	827	10,679	47,976	59,482	1,130,158	139,215	494
20	1,632	10,947	36,004	48,583	971,660	740,340	579
22	1,121	18,461	40,809	60,891	1,328,602	423,825	769
23	4	249	1,452	1,705	39,215	3,980	309
24	150	1,371	7,746	9,267	222,408	15,052	251
25	11	186	2,598	2,795	69,875	6,045	39
26	3,273	21,259	39,522	64,054	1,665,404	465,875	553
28	24	328	9,900	10,252	287,056	7,585	457
29	—	162	1,281	1,448	41,847	5,905	52
34	—	153	1,523	1,676	56,984	5,595	43
35	—	41	774	815	28,525	2,150	26
41	1,589	6,826	36,212	44,627	1,829,707	287,100	625
Total:	10,984	126,988	531,107	669,079	10,798,666	2,511,417	6,599

Distanz. Kilometer.	Güter.											Kilogramm- Kilometer.
	Barren.	Gülgut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Klasse E.	Spezial- tarife.	Total.	
3	—	715	1,960	25,670	—	—	51,890	30,000	10,000	3,000	123,235	369,705
4	—	61,050	6,005	129,970	—	8,080	27,315	425,700	177,400	—	835,520	3,342,080
5	—	15,725	450	26,375	—	—	48,165	39,415	84,480	—	209,610	1,048,050
6	—	90,815	10,980	170,750	26,000	—	37,900	221,365	801,825	3,000	1,362,135	8,172,810
7	—	63,810	10,885	87,125	5,000	—	9,890	226,830	233,200	14,000	650,740	4,555,180
8	—	89,120	22,930	203,840	—	—	325,835	286,970	221,050	18,000	1,162,745	9,301,960
9	—	71,810	55,375	136,210	5,000	—	148,820	311,610	157,800	10,470	897,095	8,073,855
10	—	14,735	2,125	19,905	—	—	125	135,505	21,300	5,000	198,695	1,986,950
11	—	19,970	4,840	34,860	—	—	550	22,270	40,000	58,600	181,090	1,991,990
12	—	9,650	5,025	71,985	—	—	34,660	134,205	104,400	11,450	371,375	4,456,500
13	—	50,945	201,150	325,465	—	—	60,290	1,273,095	735,090	13,705	2,659,740	34,576,620
15	—	28,850	1,540	16,915	—	—	210	—	—	—	47,515	712,725
16	—	17,250	19,545	245,890	7,500	5,700	108,500	535,850	519,020	179,565	1,633,820	26,141,120
17	—	2,015	2,835	28,135	—	—	470	133,185	154,000	—	320,640	5,450,880
18	—	13,015	6,885	91,255	—	5,150	130	182,800	30,000	21,200	350,435	6,307,830
19	—	55,680	112,635	176,815	18,390	—	35,700	398,840	334,610	19,060	1,146,730	21,787,870
20	3,000	81,595	352,230	1,327,770	17,535	52,380	81,970	206,685	174,000	1,025,375	3,319,540	66,390,800
22	26,500	178,850	265,745	1,028,985	267,620	120,235	235,120	1,026,945	1,032,140	857,605	5,013,245	110,291,390
23	—	1,155	10,510	33,005	—	—	125	25,000	—	—	69,795	1,605,285
24	—	10,020	14,325	26,015	—	—	1,120	57,675	539,540	—	648,695	15,568,680
25	—	13,590	27,475	303,520	41,600	149,825	28,275	3,068,545	115,300	250,675	3,993,805	99,845,125
26	25,000	62,250	239,620	258,005	74,850	57,655	111,870	453,855	356,430	42,480	1,657,015	43,082,890
28	—	88,700	364,575	693,095	106,430	77,340	45,285	230,870	366,540	108,925	2,076,760	58,149,280
29	—	4,765	3,300	35,685	—	—	285	73,350	10,000	3,000	130,385	3,781,165
34	—	3,890	8,475	67,495	—	—	2,495	141,735	40,000	18,420	282,510	9,605,840
35	—	1,580	6,795	19,545	5,000	—	25	—	—	—	32,945	1,153,075
41	—	115,425	776,940	1,420,560	1,100,505	234,610	398,810	776,835	1,171,975	740,830	6,731,490	275,991,090
Total:	54,500	1,166,475	2,535,155	7,004,845	1,670,430	710,975	1,775,830	10,419,135	7,430,100	3,394,360	36,107,305	823,739,745

8. Verkehr nach Waarengattungen.

	Rilogramm.
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	47,100
Haare, Borsten	3,090
Hörner, Klauen, Knochen	9,325
Diversi	2,565
Baumwolle: rohe	8,455
Baumwollgarne	36,250
Baumwollzeuge, rohe	49,460
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	261,975
Baumwollabfälle	13,010
Baumaterialien: Asphalt	15,400
Bausteine und Ziegel	3,258,015
Bauholz und Sägewaaren	2,135,580
Bausteine	5,088,110
Cement und Cementfabrikate	221,155
Dachschiefer	226,090
Kalk	1,628,570
Parquetterie	17,040
Steinhauerarbeiten	244,390
Thonröhren	13,840
Diversi	6,375
Brennmaterialien: Brennholz	144,760
Holzkohlen	108,630
Steinkohlen und Coaks	1,124,265
Torf und Braunkohlen	5,345
Diversi	1,595
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	13,085
Chemische Produkte: Alau	685
Chloralk	1,945
Potasche	885
Säuren	2,835
Soda	10,485
Bitriol (Eisen- Kupfer- Zint=)	4,135
Diversi	2,905
Cigarren und Kaffeesurrogate	37,990
Colonialwaaren: Kaffee	63,555
Gewürze	3,900
Zucker	211,215
Diversi	20,800
Dünger und Düngmittel, Düngsalz	17,815
Uebertrag	15,062,625

	Rilogramm.
Uebertrag	15,062,625
Droguerien, nicht besonders genannte	30,780
Eis	58,725
Eisen, rohes und altes, Eisenspäne	210,470
fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	712,905
Eisenwaaren	326,120
Eisenbahnschienen und Räder	1,397,995
Maschinenteile	168,590
Maschinen, zusammengesetzte	61,260
Erden, nicht besonders genannte	214,660
Erze	13,785
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	608,980
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	9,630
Farbenerden	4,470
Farbextrakt und Farbbeize	8,235
Farbholz, roh und gemahlen	1,555
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	4,040
Krapp und Garanzin	1,425
Diversi	7,275
Felle und Häute	71,040
Fett- und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Paraffin, Talg &c.	84,835
Garne, nicht besonders genannte	3,345
Gebinde, leere, und Emballagen	370,280
Gerberrinde und Gerbstoffe	3,140
Getränke: Branntwein und Liqueur	183,315
Bier	32,960
Essig	17,460
Mineralwasser	3,095
Wein und Most	2,689,090
Glas und Glaswaaren	113,560
Gyps, gemahlen, Gypsteine	90,430
Harz, Pech, Colophonium	5,515
Hausrath, Effelten	365,935
Holzwaaren (auch Fässer und Küferwaaren)	226,260
Kriegswaffen und Munition	19,210
Leder und Lederwaaren	38,545
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	11,530
Mehl und Mühlenfabrikate	1,801,200
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe	51,965
Mühl- Schleif- Weiß- und Lithographiesteine	3,370
Uebertrag	25,089,605

	Kilogramm.
Uebertrag	25,089,605
Nuß- und Werkholz	4,243,690
Öle: vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesamöl &c.)	126,350
mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl &c.)	119,835
Papier und Pappendeckel	55,005
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	199,410
Butter und Schmalz	8,230
Eier	2,655
Fleisch und Fleischwaren	42,725
Gemüse	49,875
Gespinnstoffe (Flachs, Hanf, Jute, Berg)	16,055
Getreide aller Art	3,610,280
Heu und Stroh	308,990
Hopfen	545
Hülsenfrüchte	16,815
Käse	639,755
Kartoffeln	53,005
Milch, flüssig und kondensirt	810
Rüben, nicht als Gemüse verwendbare	1,500
Sämereien	3,245
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern	39,225
Diversi	14,215
Quincaillerien, Uhren, Spielsachen, Bijouterien	54,915
Salz (Bade-, Koch- und Viehzalz)	158,260
Schwefel	38,535
Seegras	4,445
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	698,770
Sprit	28,410
Stärke und Stärkemehl	4,350
Strohwaren	17,080
Tabak: roher	89,800
fabrizirter und Cigarren	207,800
Teigwaren	64,375
Töpferwaren, Steingut und Porzellan	66,245
Wolle: rohe	2,690
Kunstwolle	6,185
Wollgarne	9,185
Wollwaren	14,440
Total	36,107,305

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

1. Ausgaben.

Die Ausgabenrechnung des Betriebes umfaßt die beiden getrennten Bahnlinien Biasca-Locarno mit 41 Kilometer und Lugano-Chiaffo mit 26 Kilometer. Die ganze Länge der im Betriebe befindlichen Bahnlinien beträgt somit 67 Kilometer.

Die Ausgaben betragen:

Dienstzweige.	Im Einzelnen.		%	Im Ganzen.		%
	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	
I. Allgemeine Betriebsverwaltung:						
1. Anteil an den Kosten der Zentralverwaltung	38,593	57	5,11			
2. a. Tarifbüreau	4,795	91	0,64			
b. Betriebskontrolle	9,820	70	1,30			
3. Leitung des äußern Dienstes	23,806	18	3,15			
4. Materialverwaltung	16,836	53	2,23			
5. Bahntelegraphie	3,623	15	0,48			
6. Verschiedenes	362	—	0,05			
				97,838	04	12,96
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst:						
1—3. Personal	89,212	91	11,82			
4—9. Bahnhunterhalt	—	—	—			
10. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	2,880	97	0,38			
				92,093	88	12,20
III. Expeditionsdienst:						
1. Allgemeine Kosten	118,349	71	15,68			
2. Personendienst	15,296	79	2,03			
3. Güterdienst	23,755	82	3,15			
				157,402	32	20,86
IV. Fahrdienst:						
1. Allgemeine Kosten	43,496	63	5,76			
2. Maschinendienst	260,411	02	34,51			
3. Wagendienst	103,188	56	13,68			
				407,096	21	53,95
V. Verschiedenes	—	—	—	208	05	0,03
	Summa:		754,638	50	100.—	

Bei den Ausgaben der allgemeinen Betriebsverwaltung wurde der Anteil an den Kosten der Zentralverwaltung pro 1875 durch Direktionsbeschluß, gestützt auf eine Berechnung der Hauptbuchhaltung, auf Fr. 38,593. 57 Cts. festgesetzt.

Unter die Ausgaben der allgemeinen Betriebsverwaltung fallen, wie bei anderen Bahnverwaltungen, die Kosten des Tarifbüro's und der Betriebskontrolle. Im Weitern werden aber nach obiger Zusammenstellung auch die Kosten der Materialverwaltung, der Leitung des äußeren Dienstes und der Bahntelegraphie zu den allgemeinen Betriebskosten gerechnet, während sie bei anderen Bahnverwaltungen theils beim Expeditionsdienste, theils beim Fahrdienste, theils unter selbstständigen Rubriken verrechnet werden. Es sind diese Abweichungen bei der Anstellung von Vergleichungen mit den Verhältnissen anderer Bahnen wohl zu beachten. Der Prozentsatz der Ausgaben für die allgemeine Betriebsverwaltung würde sich bei Weglassung der letzten genannten Posten von 12,96 auf 7,10 % reduzieren.

Die kleinen Bahnen stehen bezüglich der Kosten der allgemeinen Betriebsverwaltung aus naheliegenden Gründen in einem ungünstigeren Verhältnisse als die Bahnen mit größerer Ausdehnung.

Die Ausgaben für den Bahnauflös- und Unterhaltungsdiest umfassen im Berichtsjahre aus den schon weiter oben angeführten Gründen nur die Gehalte und Entschädigungen der Bahnmeister und des Wärterpersonals, sowie einige Kosten für Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

Die Bahnmeister haben durchschnittlich 13,600 Meter und die Wärter 647 Meter Bahn zu überwachen. Es beziehen jene Fr. 1500 und diese Fr. 780 bis 840 Gehalt nebst freier Wohnung und circa 900 Quadratmeter Pflanzland, beziehungsweise 960 Fr. Gehalt ohne freie Wohnung. Die Wärter mußten durchgehends aus Leuten rekrutirt werden, welche noch nicht gedient hatten. Die Einschulung derselben hatte in kurzer Zeit ordentliche Resultate. Es wurde dann eine Sichtung vorgenommen, und es besitzt nunmehr die Gesellschaft ein Wärterpersonal, dessen Dienstleistungen als befriedigend bezeichnet werden können. Verschiedene Bahnhöfe gaben Anlaß zu verschärften Weisungen an das Wärterpersonal, sowie auch zu einer etwelchen Vermehrung derselben. Von den Bahnhöfen wurde jeweilen den zuständigen Gerichten Anzeige gemacht. Die eingeleiteten Untersuchungen haben aber bis dahin noch zu keinen Ergebnissen geführt. Dagegen hat sich der Staatsrath von Tessin veranlaßt gefunden, die Polizeibehörden der Bezirke und Gemeinden nachdrücklich zu strenger Aufsicht zu mahnen.

Die Ausgaben für den Expeditionsdienst, „allgemeine Kosten, Personen- und Güterdienst“ zusammengenommen, betragen 20,86 % der Gesamtausgaben. Der Personalaetat dieses Dienstzweiges ist nach Zahl und Gehalten ganz bescheiden bemessen, besonders wenn man in Betracht zieht, daß auf die 16 Stationen der Tessinischen Thalbahnen 5 Bahnhöfe kommen, wovon die 4 Bahnhöfe Biasca, Locarno, Lugano und Chiasso den Charakter von Endstationen und diejenigen von Locarno und Chiasso gleichzeitig den Charakter von Grenzstationen haben.

Im Laufe des Berichtsjahres konnte der größere Theil der Dienstwohnungen bezogen werden, und es wurden von der Direktion betreffend die Anweisung, beziehungsweise Vermietung derselben die nöthigen Beschlüsse gefaßt.

Für die Restaurierungen in den 5 Bahnhöfen wurden Provisorien eingerichtet.

Der Personen- und Güterdienst wurde regelmäßig besorgt und gab zu keinen Klagen Anlaß. Erfüllungen wurden für beide Dienstzweige nur im Betrage von 190 Fr. notwendig.

In Bellinzona, Locarno und Lugano wurde ein Camionnagedienst eingerichtet.

Die „allgemeinen Kosten“ für den Fahrdienst betragen 5,76 % der Gesamtausgaben.

Die Ausgaben für den Maschinendienst belaufen sich auf 34,51 % der Gesamtausgaben.

Sie umfassen:

Besoldung sc. der Lokomotivführer und Heizer Fr. 61,395. 66 Cts.

Materialverbrauch:

Brennmaterial Fr. 153,541. 96 Cts.

Schmiermaterial " 10,338. 03 "

Putzmaterial " 1,177. 08 " Fr. 165,057. 07 Cts.

Lokomotiven, Unterhalt und Aufführung Fr. 33,958. 29 Cts.

Zusammen: Fr. 260,411. 02 Cts.

Das Maschinenpersonal besteht durchgehends aus gedienten Leuten. Die großen Kosten des Maschinendienstes sind ausschließlich dem starken Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial und den hohen Preisen dieser Materialien zuzuschreiben.

Der Verbrauch an Brennmaterial für den Maschinendienst (Anheizungen, Rangir- und Reservedienst inbegriffen) beträgt nach den einzelnen Monaten:

Monate.	Kilogramm.	Zugs- Kilometer.	Uren- Kilometer.	Tonne- Kilometer.
Dezember 1874	349,071	10,67	0,92	0,20
Januar 1875}	191,668	12,30	0,99	0,22
Februar	218,211	11,35	0,82	0,19
März	187,070	10,45	0,72	0,16
April	186,520	9,65	0,64	0,14
Mai	195,150	9,75	0,66	0,15
Juni	206,530	9,40	0,55	0,13
Juli	179,550	8,70	0,53	0,12
August	198,450	8,70	0,44	0,10
September	192,600	8,37	0,45	0,10
Oktober	178,750	7,90	0,46	0,10
November	190,400	8,25	0,51	0,12
Zusammen:	2,473,970	9,57	0,61	0,14

Bei dem Holze für die Anheizungen wird 1 Kubikmeter Holz = 200 Kilogramm Steinkohlen gerechnet.

Aus obiger Zusammenstellung ist ersichtlich, daß der große Kohlenverbrauch der ersten Monate stetig abgenommen hat und daß in den letzten Monaten bereits ein normaler Zustand eingetreten ist. Bis 30. Juni beträgt der Verbrauch per Zugkilometer durchschnittlich 10,6 Kilogramm, während sich derselbe für den zweiten Theil des Betriebsjahres nur noch auf 8,6 Kilogramm beläuft.

Zur Zeit der Betriebseröffnung war die Bahn noch in ziemlich unfertigem Zustande und besonders litt der Oberbau in Folge der beschleunigten Vollendung an vielfachen Mängeln. Zudem kannte das Maschinen-

personal weder die Linie noch die Maschinen noch das neue Brennmaterial und dessen Verhalten. Diese Ursachen des großen Verbrauches sind nun größtentheils weggeflossen. Die Bahn hat sich konsolidirt, die Gleiseweiten und deren Ueberhöhungen in den Kurven sind sorgfältig regulirt worden, die Führer kennen die Linie und haben sich mit den Maschinen und dem Verhalten des Brennmateriales vertraut gemacht. Die namhafte Abnahme des Verbrauches ist wesentlich diesen günstigen Veränderungen, theilweise auch der strengern Kontrolle zuzuschreiben.

Gestützt auf die gemachten Erfahrungen und auf die systematisch durchgeführten Heizversuche, sind behufs Erzielung weiterer Ersparnisse die Verbrauchsnormen ermittelt und Ersparnisprämien für das Maschinenpersonal eingeführt worden.

Es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, daß der Maschinendienst in dem gegenwärtigen Jahre bezüglich der Quantität des Brennmateriales innerhalb der Grenzen des normalen Verbrauches bleiben wird, obgleich die bei größern Bahnen sich ergebenden Durchschnittsquoten per Uugenkilometer oder Tonnenkilometer nicht zu erreichen sein werden, da dort die Anheizungen, der Reservbedienst &c. zu den eigentlichen Fahrleistungen und zu der Zahl der durchlaufenen Kilometer in einem ungleich günstigeren Verhältnisse stehen, als dieß bei kleinen Strecken der Fall ist.

Die großen Kosten des Maschinendienstes haben übrigens ihren Grund weit weniger in der Quantität der verbrauchten Kohlen als in den hohen Kohlenpreisen. Während die Schweizerische Centralbahn die Tonne Saarkohlen mit Fr. 37. 33 Cts. bezahlt und die Schweizerische Nordostbahn für die Tonne Ruhrkohlen Fr. 39. 36 Cts. verausgabt, sind unsere Tessinischen Thalbahnen für ihren Bedarf auf Englische Kohlen angewiesen, welche, an die Endstationen Locarno und Chiasso geliefert, per Tonne auf Fr. 62. 48 Cts. zu stehen kommen, was einen Preisunterschied von 60—63% ausmacht. Es sind bis jetzt Newcastle- und Cardiff-Stückkohlen sowie Briquettes aus Cardiff-Kohlenklein zur Verwendung gekommen. Die chemischen Analysen, die systematischen Heizversuche, sowie die praktische Verwendung beim Fahrdenste haben übereinstimmend dargethan, daß die Briquettes aus Cardiff-Kohlenklein am vortheilhaftesten zu verwenden sind. Nach der letzten Bestellung kommen uns die Briquettes per Tonne auf Fr. 50 zu stehen, und da diese Kohlensorte bereits in den letzten Monaten verwendet wurde, so reduzirt sich der Durchschnittspreis auf Fr. 58. 78 Cts. per Tonne. Im nächsten Betriebsjahr werden die Kohlen zu Fr. 50 per Tonne in Rechnung gebracht werden können, so daß auch in dieser Richtung eine beachtenswerthe Ersparnis erzielt werden wird.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für den Maschinendienst beträgt 9151 Kilogramm Schmieröl und 1160 Kilogramm Talg, zusammen 10,811 Kilogramm, also per Zugskilometer 39,90 Gramm, per Lokomotivkilometer 39,67 Gramm, per Uugenkilometer 2,56 Gramm und per Tonnenkilometer 0,57 Gramm. Die Kosten betragen Fr. 10,338. 03 Cts. oder per Zugskilometer 4,0 Cts. Der Verbrauch ist somit bedeutend, doch nicht übermäßig, wenn man bedenkt, daß ausschließlich neue Uugen zu schmieren waren und daß in den ersten Monaten vielfach noch unerfahrene Leute zum Schmieren verwendet werden mußten. Die Feststellung der Verbrauchsnormen und die Einführung der Ersparnisprämien werden auch auf den Verbrauch von Schmiermaterial einen günstigen Einfluß ausüben. Das Kilogramm Schmieröl kommt uns im Tessin auf 96 Cts. und das Kilogramm Talg auf 130 Cts. zu stehen.

Die Unterhaltung der Lokomotiven hat im ersten Betriebsjahr einen hohen Betrag erreicht, welcher in verschiedenen ungünstigen Bahn- und Betriebsverhältnissen seinen Grund hat. Die Beschädigungen an Lokomotiven lassen sich fast ausschließlich auf Vorfälle zurückführen, welche durch den unfertigen Zustand der Bahn in den Tunneln und Einschnitten verursacht wurden, Ursachen, welche nun größtentheils gehoben sind. Die Ausgaben für die Unterhaltung des Rollmaterials wurden in hohem Grade dadurch vermehrt, daß sie bis

zum Oktober in provisorischen Werkstätten und mit ungenügenden Hülfsmitteln ausgeführt werden mußten. Ein weiterer Grund der Vertheuerung liegt in dem Umstände, daß zwei von einander getrennte Bahnenlinien im Betriebe sind und daß aus finanziellen Gründen nicht auf jeder derselben die zur Vornahme größerer Reparaturen am Rollmateriale erforderlichen Werkstätteneinrichtungen vorhanden sein können.

Die Unterhaltungskosten der 12 Lokomotiven belaufen sich auf Fr. 32,966. 29 Cts., also 12,76 Cts. per Zugskilometer.

Die Ausgaben für den Wagnedienst betragen 13,88 % der Gesamtausgaben. Sie umfassen:

Befördung usw. der Zugführer, Kondukteure und Bremser, sowie des Wagenpersonals Fr. 82,097. 75 Cts.

Materialverbrauch:

Schmiermaterial	Fr. 3,587. 03 Cts.
Material für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung	
der Wagen	2,825. 57 "
Wagen, Unterhalt und Assuranz	14,678. 21 "
	Zusammen: Fr. 103,188. 56 Cts.

Für die Besorgung der fahrplanmäßigen Züge waren 5 Zugsparten nöthig. Da überdies sehr viele Materialzüge verkehrten, so hatte das Zugpersonal einen ziemlich anstrengenden Dienst. Es ist der Betriebsleitung bei der Rekrutirung des Zugpersonals gelungen, erfahrene Leute zu gewinnen, welche meistens der drei Nationalsprachen mächtig sind.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für den Wagnedienst beträgt 3570 Kilogramm Schmieröl = 13,8 Gramm per Zugskilometer, 0,887 Gramm per Axenkilometer oder 0,198 Gramm per Tonnenkilometer. Die Kosten des Oeles belaufen sich auf Fr. 3587. 03 Cts., somit auf 0,09 Cts. per Axenkilometer.

Für die Unterhaltung der Wagen gelten die nämlichen Bemerkungen, welche vorhin unter Maschinendienst angeführt worden sind.

Die Unterhaltungskosten der Wagen betragen Fr. 12,823. 94 Cts. = 4,96 Cts. per Zugskilometer und 0,82 Cts. per Axenkilometer.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen, Materialverbrauch und Unterhaltungskosten.

1. Lokomotiven.

Der Maschinenpark besteht aus 12 Lokomotiven und zwar:

4 Tenderlokomotiven,

4 Personenzuglokomotiven,

4 Güterzuglokomotiven.

Es sind im Berichtsjahre 2 neue Güterzuglokomotiven bestellt worden, welche aber im Jahre 1876 angeliefert werden. Es kommt 1 Lokomotive auf 5500 Meter Bahnlänge.

Die Tenderlokomotive Nro. 3 und die Güterzuglokomotiven Nro. 42 und 43 wurden fast ausschließlich zum Materialtransporte verwendet.

Es wurden von den Lokomotiven befördert:

für den öffentlichen Verkehr	7334	Züge
für Materialtransporte	4644	"
		zusammen 11,978 Züge.

Es haben dieselben im Ganzen zurückgelegt:

258,389 Zugkilometer,
259,920 Lokomotivkilometer (Zugkilometer + 1531 Kilometer Leerfahrten),
2,502,171 Personen- und Gepäckwagenagrenkilometer,
1,518,955 Güterwagenagrenkilometer,
4,021,126 Meilenkilometer im Ganzen,
18,019,825 Tonnenkilometer.

Der Verbrauch an Brennmaterial beträgt:

in der ersten Hälfte des Betriebsjahres 1,327,690 Kilogramm = 10,6 per Zugkilometer,

" " zweiten " " 1,146,280 " = 8,6 " "

im Ganzen 2,473,970 Kilogramm = 9,57 per Zugkilometer.

Der Verbrauch verteilt sich auf die beiden Bahnstrecken und die einzelnen Maschinen, wie folgt:

Biasca-Locarno:

Steinkohlen:

Nro.	1. Tenderlokomotive	im Ganzen		per Lokomotivkilometer	} öffentlicher Verkehr.
		246,509	Kilogramm = 7,60 Kilogramm		
"	2.	229,280	" = 6,52 "		
"	4.	209,400	" = 7,15 "		
"	24. Personenzuglokomotive	233,160	" = 8,94 "		
"	22.	123,330	" = 10,56 "		
"	44. Güterzuglokomotive	99,800	" = 12,00 "		} Materialtransporte.
"	43.	51,560	" = 18,00 "		
				1,193,039 Kilogramm = 8,19 Kilogramm.	

Lugano-Chiaffo:

Nro.	21. Personenzuglokomotive	284,172 Kilogramm = 9,36 Kilogramm		} auschließlich	
		"	" = 9,46 "		
"	23. " 295,286	" = 9,46 "	} öffentlicher Verkehr.		
"	41. Güterzuglokomotive 317,403	" = 10,80 "			
"	42. " 269,520	" = 17,10 "	} öffentlicher Verkehr und	} Materialtransporte.	
"	3. Tenderlokomotive 114,550	" = 15,36 "			

Südliche Linie 1,280,931 Kilogramm = 11,21 Kilogramm.

Nördliche Linie 1,193,039 " = 8,19 "

Im Ganzen 2,473,970 Kilogramm = 9,52 Kilogramm per Lokomotivkilometer.

2. W a g e n.

Der Wagenpark der Tessinischen Thalbahnen umfaßt:

	Sitzplätze nach Klassen.			Eigengewicht in Tonnen.		Zahl der Wagen.	
	I.	II.	III.	Zusammen	per Wagen		
Personenwagen:							
9 A Wagen mit 18 Sitzplätzen	I. Klasse			162	8,65	77,85	
16 AB " 6 "	I. "			96	8,60	137,60	
	24 " "	II. "		384	8,60	32	
12 B " 32 "	II. "			384	8,60	103,20	
18 C " 40 "	III. "			720	8,10	145,80	
12 C ¹ " 72 "	III. "			864	13,40	160,80	
67	Zusammen:			258	9,33	625,25	
						158	
Gepäckwagen:							
8 Gepäckwagen, Serie K				Tragkraft in Tonnen.		Eigengewicht in Tonnen.	
				per Wagen.	Zusammen.	per Wagen.	Zusammen.
				6	48	9,40	75,20
							16
							174
Güterwagen:							
45 Vieh- und Güterwagen, Serie L				10	450	7,2	324
75 gedeckte Güterwagen, " N				10	750	6,6	495
45 offene " R				12,5	562,5	5,7	256,5
18 Steinwagen, " S				15	270	5,8	104,4
8 Langholzwagen, " U				12,5	100	4,4	35,2
65 Ries- u. Materialwagen, " T				10	650	4,6	299
256	Zusammen:			10,86	2782,5	5,9	1514,1
							512
331	Total:			—	2830,5	—	1589,3
							686

b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen.

(Länge der betriebenen Theilstrecken: 67 Kilometer.)		Frkn.	Gts.
I. Ausgaben.			
Betriebsausgaben im Ganzen	per Bahnkilometer	11,263	26
	„ Zugskilometer	2	92
	„ Axenkilometer	—	18,77
Allgemeine Betriebsverwaltung	„ Bahnkilometer	1,460	26
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	„ „	1,374	54
Expeditionsdienst (Stations-Personen-Güterdienst)	„ „	2,349	29
Fahrdienst: Im Ganzen	„ Bahnkilometer	6,076	07
	„ Zugskilometer	1	57,55
	„ Axenkilometer	—	10,12
Allgemeine Kosten des Fahrdienstes	„ Zugskilometer	—	16,88
	„ Axenkilometer	—	1,08
Maschinendienst	„ Bahnkilometer	3,886	73
	„ Zugskilometer	1	00,78
	„ Axenkilometer	—	6,47
Wagendienst	„ Zugskilometer	—	39,94
	„ Axenkilometer	—	2,56
Verschiedenes	„ Bahnkilometer	3	10
II. Fahrmaterial.			
a. Bestand.			
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	5,5	
	Personen- und Gepäckwagenaxen	14,5	
	Güterwagenaxen	42,66	
	Axen im Ganzen	57,16	
	Sitzplätze	217,5	
	Tonnen Tragkraft	235,8	
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0,18	
	Personen- und Gepäckwagenaxen	2,63	
	Güterwagenaxen	7,76	
	Axen im Ganzen	10,39	
	Sitzplätze	39,54	
	Tonnen Tragkraft	42,9	
Auf jede Personenwagenaxe fallen	Sitzplätze	16,16	
Auf jede Güterwagenaxe fallen	Tonnen Tragkraft	5,43	
b. Leistungen, Materialverbrauch und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommer . . . Kilometer . . .		58,7	
	im Winter	53,0	
Jede Fahrdienstlokomotive hat zurückgelegt im Ganzen	„	21,660	
Auf jede Fahrdienstlokomotive kommen	Zugskilometer	21,532	

Durchschnittliche Axenzahl per Zug	Aren	15,5
Verbrauch an Brennmaterial	per Bahnkilometer Kilogramm . . .	37,484
	" Zugskilometer " . . .	9,574
	" Axenkilometer Gramm . . .	615
Verbrauch an Schmiermaterial	per Bahnkilometer Kilogramm . . .	156
	" Zugskilometer Gramm . . .	39,9
	" Axenkilometer " . . .	2,6
Kosten des Brennmaterials	per Bahnkilometer Franken . . .	2,291,67
	" Zugskilometer Centimes . . .	59,42
	" Axenkilometer " . . .	3,82
Kosten des Schmiermaterials	per Bahnkilometer Franken . . .	154,29
	" Zugskilometer Centimes . . .	4,0
	" Axenkilometer " . . .	0,25
Unterhaltungskosten	per Bahnkilometer Franken . . .	492,03
	" Zugskilometer Centimes . . .	12,76
	" Axenkilometer " . . .	0,82
Kosten für Materialverbrauch und Unterhaltung	per Bahnkilometer Franken . . .	2,955,94
	" Zugskilometer Centimes . . .	76,64
	" Axenkilometer " . . .	4,92
c. Leistungen, Materialverbrauch und Unterhaltungskosten der Wagen.		
Jede Wagenaxe hat durchlaufen	Kilometer	5,862
Jede Personenwagenaxe (Gepäckwagen inbegriffen) hat durchlaufen	"	14,380
Jede Güterwagenaxe hat durchlaufen	"	2,966
Die Bahn wurde täglich durchlaufen von Personen- und Gepäckwagenaxen		97
	Güterwagenaxen	59
	Axe im Ganzen	156
Verbrauch an Schmiermaterial	per Axenkilometer Gramm . . .	0,887
Kosten des Schmiermaterials	" Axenkilometer Centimes . . .	0,09
Unterhaltungskosten	" Bahnkilometer Franken . . .	191,40
	" Axe und Jahr " . . .	18,69
	" Axenkilometer Centimes . . .	0,32
d. Ausnutzung der Wagen.		
In den Personenwagen waren durchschnittlich besetzt von		
sämtlichen Sitzplätzen	I. Klasse Prozente	10,0
	II. " "	25,6
	III. " "	36,6
	im Ganzen "	31,9
Es kamen durchschnittlich auf einen besetzten Sitzplatz unbesetzte		
Plätze	I. Klasse	9
	II. "	2,89
	III. "	1,72
	im Ganzen	2,13
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen	Prozente	21,9

E. Reinertrag des Betriebes.

Die Einnahmen des ersten Betriebsjahres betragen	Fr. 811,498. 78 Cts.,
die Ausgaben dagegen	" 754,638. 50 "
	Fr. 56,860. 28 Cts.,

Es ergibt sich somit ein Ueberschuss der Einnahmen von welcher in der Hauptrechnung unter „Einnahmen II. 4.“ zu verrechnen ist.

F. Personalestat.

Am Ende des Jahres 1875 war der Bestand des Betriebspersonales folgender:

1. Allgemeine Betriebsverwaltung.

Tarifbüreau	1
Betriebskontrolle	5
Leitung des äußern Dienstes:	
Betriebschef und Bureau desselben	4
Obertelegraphist	1
Wagenkontrolle	—
	5
Materialsverwaltung	6
	17

2. Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst.

Betriebsingenieur und Bureau desselben	—
(Die Leitung dieses Dienstzweiges wurde im Berichtsjahre noch durch die Sektionsingenieure besorgt).	
Bahnmeister	5
Bahnwärter	73
Hülfswärter	7
	85

3. Expeditionsdienst.

Betriebsinspektionen	5
Stationsdienst:	
Bahnhofinspektoren	5
Stationsvorstände	11
Gehülfen derselben	7
Stationswärter	21
Portiers	5
	49
Personendienst:	
Einnehmer	5
Gepäckexpedienten	—
	5
Uebertrag	59 102

Uebertrag . . . 59 102

Güterdienst:

Güterexpedienten	5
Güterschaffner	5
	— 10 —
	69

4. Fahrdienst.

Maschinenmeister und Bureau desselben 6

Maschinendienst:

Lokomotivführer	8
Heizer	8
Lokomotivpuzer	12
	— 28 —

Wagendienst:

Zugführer	5
Konditoren	16
Bremser	6
Wagenmeister	5
	— 32 —
	66

5. Werkstättendienst.

Werkführer	2
Buchhalter und Gehülfen	3
Abwart	1
	— 6 —

Total der Beamten und Angestellten: 243

(per Bahnkilometer 3.88).

G. Verschiedenes.

1. Werkstättenbetrieb.

Da sich der Bau des Werkstättengebäudes in Bellinzona zur Zeit der Betriebseröffnung noch sehr im Rückstande befand, so wurde für die Ausführung der Reparaturen des Rollmaterials der Linie Biasca-Locarno in Biasca eine provisorische Werkstätte nebst einer Filiale des Materialmagazins errichtet. Die Uebersiedlung von Biasca nach Bellinzona erfolgte erst im Oktober. Die Werkstätteneinrichtungen haben sich bis jetzt bewährt. Den Lieferanten der Werkzeugmaschinen und der Werkzeuge konnten die geleisteten Rautionsbeträge nach Ablauf der Garantiezeit zurückgestattet werden.

Die Werkstätte in Lugano befindet sich noch im Zustande eines Provisoriums.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter beträgt 32.

Die Thätigkeit der Werkstätten ist im Berichtsjahre hauptsächlich durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden; überdies wurden auch andere Arbeiten für den Betrieb und nicht unerhebliche für den Bau ausgeführt.

2. Telegraphenwesen.

Der am 18. Dezember 1867 zwischen dem Bunde und den Schweizerischen Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Uebereinkunft betreffend die Benutzung der Eisenbahntelegraphen für den öffentlichen Telegraphendienst ist auch unsere Gesellschaft in dem Sinne beigetreten, daß auf allen Bahnhöfen und Stationen der Tessinischen Thalbahnen Eisenbahntelegraphenbüreau errichtet werden. In Bellinzona und Lugano sind die Büreau des Bahntelegraphen mit denjenigen des Eidgenössischen Telegraphenbüros in Verbindung gesetzt worden und erhalten von den letztern täglich die astronomische Zeitangabe. In Goldrero wurde für die Dauer der Materialtransporte ein Telegraphenapparat aufgestellt.

3. Unfälle.

Die bei den Betriebsstörungen besprochenen Unfälle haben glücklicherweise weder erhebliche Verlebungen noch Tötungen zur Folge gehabt. Dagegen verunglückten durch eigene Verschuldnung 3 Bahnhörter, 1 Arbeiter und ein nicht zum Bahnpersonale gehörender Greis.

Am 14. Januar setzte sich der Arbeiter Molinari Giovanni von Como beim Materialzuge zwischen Lugano und Melide auf den Puffer des vorletzten Wagens, kuppelte während der Fahrt den letzten Wagen ab und wollte denselben mit der Hand nachziehen, wobei er vom Puffer heruntergerissen und überfahren wurde. Am 16. Juni, bei der Ausfahrt des Materialzuges aus der Station Bellinzona, ging der 75jährige, sehr schwerhörige Zanini Fulgenzio von Daro bei Kilometer 18,2 über die Bahn, obgleich sich an dieser Stelle ein Wegdurchlaß befindet. Derselbe wurde vom Zuge auf die Seite geworfen und getötet. Am 28. September wurde Ambrosini Giuseppe von Pontirolo (Provinz Bergamo) bei der Reazzinobrücke in der Nähe von Gordola getötet. Er hatte sich auf eine Schwelle gesetzt, war eingeschlafen und wurde von dem Spätzuge überfahren. Am 22. Oktober verunglückte bei Giubiasco der Stationswärter Simoni Grato von Robasacco, indem er, von einem Urlaube heimkehrend, in betrunkenem Zustande der Bahn entlang ging, von der Maschine eines herankommenden Zuges ergriffen und über den Damm geworfen wurde. Er starb kurze Zeit darauf. Endlich verunglückte am 12. Dezember in der Nähe der Station Melide der Bahnhörter Valdossari Battista von Brescia, indem er die Bahn vor dem heranbrausenden Zuge überschreiten wollte, von der Lokomotive erfaßt, fortgeschleudert und getötet wurde.

4. Versicherungsverträge.

Es sind gegen Feuerschäden versichert:
bei der Basler Versicherungsgesellschaft:

die Gebäude auf der Linie Biasca-Locarno mit Fr. 2,056,800		
" " " " Lugano-Chiaffo	" "	980,500
Zusammen Fr. 3,037,300		

bei der Schweizerischen Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern:

das Rollmaterial: Lokomotiven . . . mit Fr. 980,000		
Wagen " " 1,746,000		
andere Fahrzeuge . . . " " 30,000		
Ausrüstungsgegenstände . . . " " 17,000		
Übertrag . . . Fr. 2,773,000		Fr. 3,037,300

Uebertrag	Fr. 2,773,000	Fr. 3,037,300
Mobiliengeräthschaften	mit Fr. 230,000	
Werkzeugmaschinen und Werkzeuge	" " 110,000	
Brennmaterial und Magazinvorräthe	" " 165,000	
Transportgüter	" " 340,000	
		Zusammen Fr. 3,618,000
		Total: Fr. 6,655,300

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung vollkommener Hochachtung.

Luzern, den 17. Juni 1876.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Feer=Herzog.

Der Sekretär:

Schweizer.





