Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 11 (1882)

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: 21.11.2025

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

VI. Bahnbetrieb.

Wenn alle Organe unserer Verwaltung nicht wenig in Anspruch genommen waren durch das angestrebte und auch glücklich erreichte Ziel, den Bau einen Wonat früher, als vorgesehen war, zu seinem Abschlusse zu bringen, so hat hinwieder die Organisation und die Inbetriebsetzung des großen Werkes ebenfalls alle Kräfte während des Berichtsjahres auf das Lebhafteste angespannt, und zwar sowohl nach der eigentlichen Betriebseröffnung als in der unmittelbar vorangegangenen Periode.

A. Zarifmagregeln.

Auf dem kommerziellen Gebiete erheischte die successive Eröffnung des Betriebes der Linien der Gotthardbahn einige provisorische Tarifmaßregeln. So wurde für die Beförderung von Personen und Waaren durch den großen Tunnel vom 1. Januar dis zum 31. Mai ein provisorischer Tarif, welchem die Marimalansätze des internationalen Bertrages zu Grunde gelegt wurden, aufgestellt. Mit Eröffnung der Linie Giubiasco-Lugano wurden die bestehenden Tarife der Tessin. Thalbahnen auch auf diese neuerössnete Strecke ausgedehnt. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes der durchgehenden Linie Luzern, bezw. Rothfreuz-Chiasso traten neue Distanzenzeiger und Tarife für den Personen- und Güterverkehr sowohl im internen als im direkten Verkehr mit andern Bahnen und für den Transitverkehr in Anwendung, und zwar:

Distanzenzeiger: 1) Der Distanzenzeiger für den internen Personen=, Gepäck=, Güter= und Biehverkehr vom 1. Juni 1882; 2) die Distanzenzeiger für den direkten Personen= und Gepäckverkehr Gotthardbahn=Schweizerische Nordostbahn, Bereinigte Schweizerbahnen, Appenzellerbahn, Tößthalbahn, Schweizerische Centralbahn, Nargauische Süddahn und Wohlen=Bremgarten, Jura=Bern=Luzernbahn, Emmenthalbahn, Suisse Occidentale und Simplondahn und Bulle-Romontbahn.

Für ben Personen= und Gepädverkehr murben folgende Tarife eingeführt:

- a. Interner und biretter ichmeizerischer Berfonenvertehr.
- 1) Der Tarif für ben internen Personen- und Gepäckverkehr ber Gotthardbahn vom 1. Juni 1882; 2) ber Tarif für ben direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und den Bereinigten Schweizerbahnen und der Appenzellerbahn vom 1. Juni 1882; 3) der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Schweizerischen Nordostbahn vom 1. Juni 1882; 4) der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 1. Juni 1882; 5) der direkte Personentarif zwischen der Gotthardbahn und der Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn vom 1. Juni 1882; 6) der allgemeine schweizerische Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen zu ermäßigten Preisen; 7) der Tarif sür die Beförderung von Personen im Abonnement vom 1. Juni 1882; 8) der Tarif für den direkten Personens und Gepäckverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Arth-Nigibahn vom 15. Juli 1882; 9) der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Suisse Occidentale und Simplonbahn und Bulles Romontbahn.

b. Internationaler Berfonenverkehr.

1) Der Personen- und Gepäcktarif für den direkten Berkehr zwischen der Schweiz und Italien vom 1. Juni 1882; 2) der I. und II. Nachtrag zum österreichisch-bayerisch-schweizerischen Personen- und Gepäcktarif via Lindau-Bodensee- Romanshorn vom 1. Juni, bezw. 1. September 1882 (Taxen für die Gotthardbahn); 3) der preußisch-schössische Personen- und Gepäcktarif via Hof-Lindau-Romanshorn vom 1. April 1882, enthaltend Taxen für Stationen der Gotthardbahn, gültig vom 1. Juni 1882 an; 4) der Personen- und Gepäcktarif für den direkten Berkehr zwischen Stationen der k. Württembergischen Staatsbahn und solchen der Gotthardbahn vom 1. Juni 1882; 5) ber I. und II. Nachtrag zum mittelbeutschefchweizerischen Personen= und Gepäcktarif vom 1. Juli, bezw. 15. Dezember 1882; 6) ber Personen= und Gepäcktarif Main=Neckarbahn und Babische Bahn=Gottharbbahn vom 1. Juni 1882; 7) ber Personen= und Gepäcktarif zwischen Stationen ber Hessischen Ludwigsbahn und ber k. Direktionsbezirke Franksurt, Köln und Elberselb einerseits und Stationen der Schweizerischen Gisenbahnen anderseits vom 1. Juni 1882; 8) der Personen= und Gepäcktarif zwischen Stationen der Gisenbahnen in Elsaß= Lothringen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen anderseits vom 1. Juni 1882; 9) der Personen= und Gepäcktarif zwischen Paris einer= und Stationen der Gotthardbahn anderseits vom 1. Juni 1882; 10) der Personen= und Gepäcktarif für den Berkehr zwischen London einerseits und schweizerischen und italienischen Stationen anderseits via Frankreich vom 11. September 1882.

c. Transitvertehr.

1) Der Personen= und Gepäcktarif für ben Verkehr zwischen Deutschland sowie Prag und Karlsbad einerseits und Italien via Gotthardbahn anderseits vom 1. Juni 1882; 2) der Personen= und Gepäcktarif England=Belgien= Italien via Sterpenich=Basel=Chiasso vom 1. Juni 1882.

Zu den meisten dieser Tarife mußten im Laufe des Jahres ein bis vier Nachträge erstellt werden, theils um nöthig gewordenen Erweiterungen des Verkehres Rechnung zu tragen und theils um neue Kombinationen zu berücksichtigen, von denen eine Verkehrsvermehrung in Aussicht stand.

d) Rundreifeverfehr.

Zum Zwecke ber Errichtung eines internationalen Rundreiseverkehres wurden in verschiebenen Konferenzen bie bezüglichen Grundlagen festgestellt. Die Ausarbeitung derselben konnte aber im Berichtsjahre nicht mehr bewirkt werden.

In Betreff des Guterverkehres sind die Tarifmagnahmen für nachbezeichnete Verkehre hervorzuheben:

a) Interner und biretter ichweizerischer Butervertehr.

Es wurde schon im vorigen Geschäftsberichte erwähnt, daß wir für den internen Güterverkehr das deutsche Reformspstem angenommen haben und dasselbe auch für die direkten Tarife in Vorschlag bringen werden. Auf dieser Grundlage wurden nun die nachstehenden Gütertarise ausgearbeitet:

1. Der Gütertarif für den internen Berkehr der Gotthardbahn; 2. das Tarverzeichniß für den Güterverkehr ab Luzern und Rothkreuz nach der Gotthardbahn; 3. der Gütertarif Nord- und Ostschweiz-Gotthardbahn; 4. der Gütertarif Gotthardbahn-Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten.

Diese Tarife sind alle auf ben Tag ber Eröffnung ber burchgehenden Linie eingeführt worden.

Zu unserm internen Gütertarif sind im Laufe des Berichtsjahres zwei Nachträge in Kraft getreten, wovon der eine Taxanderungen und der andere Bestimmungen über theilweise Verkehrsbeschränkung auf den Stationen Sission, S. Nazzaro und Ranzo-Gera enthält.

Zu ben sub 3 und 4 erwähnten Tarisen ist je ein Berichtigungsblatt, Tar- und Distanzberichtigungen enthaltend, erschienen. — Im Weitern sind im Laufe des Berichtsjahres zur Einführung gekommen: 5. der Gütertaris Gotthardbahn und Ostschweiz-Waldshut und 6. die Kartirungstaren für Steinkohlen ab Basel nach ber Gotthardbahn.

Mit den übrigen, vorstehend nicht genannten Schweizerischen Bahnen wurden direkte Gütertarife noch nicht erstellt, einerseits weil deren Entschließung betreffend Annahme des deutschen Resormspstems noch ausstand und anderseits weil die andern Tarifarbeiten die Zeit vollauf in Anspruch nahmen.

b) Schweizerisch=italienischer Güterverkehr.

Auch in diesem Verkehre wurde unserseits, sowie ab Seite der übrigen betheiligten Schweizerischen Bahnen bezüglich der schweizerischen Transportstrecken das deutsche Resormsustem zur Anwendung gebracht. Die Italienischen Verwaltungen konnten sich hiezu nicht entschließen, sondern bestanden bezüglich ihrer Linien auf der Beibehaltung dessenigen Tarissystemes, welches in ihren direkten Tarisen mit Deutschland via Brenner und via Gotthard Anwen-

bung gefunden hat. In Folge dieses Umstandes mußten sogenannte Schnitttarife erstellt werden, in welchen die Theilfrachten bis an die schweizerisch-italienischen Uebergangspunkte Chiasso transit und Pino transit und von diesen Punkten ab aufgeführt sind. — Was die Höhe der eingerechneten Taxen anbelangt, so find von den Italienischen Bahnen sowohl in den allgemeinen Tarifen wie auch in den Ausnahmetarifen im Großen und Ganzen die gleichen Beträge eingerechnet wie im beutscheitalienischen Berkehr via Gotthard und via Brenner und es wurde von denselben vielfach die Forderung gestellt, es möchten die Schweizerischen Bahnen namentlich für Artikel, welche für ben italienischen Export, resp. für den Exansit durch Stalien von wesentlicher Bedeutung sind, die gleichen italienischen Ginheitsfätze bewilligen. Wir konnten nicht nur dieser Forderung eine theilweise Berechtigung nicht absprechen, sondern erachteten eine bezügliche Magregel auch als in unserm eigensten Interesse liegend. erklärten beßhalb, in allen denjenigen Fällen zu Tarermäßigungen Hand bieten zu wollen, in denen entweder die Konkurrenz anderer Routen oder diejenige anderer Produktionsorte Reduktionen erheische oder in denen durch Herabsetzung der Transportbeträge eine erhebliche Entwicklung des Verkehres sich erwarten lasse. betheiligten Schweizerischen Bahnen nahmen nicht ben gleichen Standpunkt ein. Während die Ostschweizerischen Bahnen erklärten, das Anfinnen um fpezielle Taxermäßigungen im schweizerisch-italienischen Berkehre ablehnen zu muffen, boten die Jura-Bern-Luzernbahn und die Schweiz. Centralbahn Hand, der Forderung der Italienischen Berwaltungen wenigstens theilweise zu entsprechen. In Folge bessen gelangten für einzelne spezielle Artikel, wie Bein, Subfrüchte, Baumwolle und Getreibe, Ausnahmetarife mit reduzirten Sagen zur Einführung. Soweit sich bieselben jedoch auf Stationen der Oftschweizerischen Bahnen beziehen, wurden von den letzteren die normalen Taxen eingerechnet, refp. Ermäßigungen von ber Gotthardbahn allein gewährt.

Im Berichtsjahre find für biesen Verkehr nachstehend verzeichnete Tarife in Rraft getreten:

1. Der schweizerisch-italienische Gütertarif, und zwar heft I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Waarenklassissfation; heft II, enthaltend die Taren zwischen Stationen der Italienischen Bahnen einerseits und Chiasso transit anderseits; heft III, enthaltend die Taxen für die schweizerischen Strecken bis und ab Chiasso transit nach den Stationen der Bereinigten Schweizerbahnen, der Schweiz. Nordostbahn, der Aargauischen Sübbahn und der Gotthardbahn; 2. die Nachträge I zu den vorstehend genannten drei Tarifheften für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, enthaltend die durch Gewährung verschiedener Ausnahmetarise nöthig gewordenen Aenderungen in der Waarenklassissiation, sowie die bezüglichen Frachtsätze für die schweizerischen und bie italienischen Strecken; 3. Ausnahmetarife für ben Transport von Getreibe, Wein, Baumwolle, Sübfrüchten und gußeisernen Röhren ab Chiasso transit nach und von Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn und der Emmenthalbahn (bie unter Nr. 1 aufgeführten Tarife find am 15. August, bie unter Nr. 2 und 3 genannten am 15. September in Rraft gesetzt worden); 4. die Tarischeste II a und III a für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, enthaltend die Taren der allaemeinen und der Ausnahmetarife für die schweizerischen und italienischen Strecken bis und ab Pino tranfit; 5. Ausnahmetarife für Getreibe ec. ab Pino tranfit nach und von Stationen ber Jura-Bern-Luzernbahn und ber Emmenthalbahn; 6. die Nachträge II zu den unter Nr. 1 genannten Tarifheften I, II und III (bie unter Nr. 4, 5 und 6 bezeichneten Tarife find seit bem Tage ber Betriebseröffnung ber Linie Cabenaggo-Bino-Luino, 4. Dezember, gultig); 7. Taxen ab Lugern tranfit und ab Rothkreug nach und von Chiaffo transit; 8. Nachtrag 1 zu Seft I bes Gutertarifes Nord- und Oftschweiz-Gottharbbahn, enthaltend birekte Frachtfate für ben Guterverkehr zwischen ben Stationen ber Schweizerischen Nordostbahn einerseits und Chiasso transit (Stalien) anderseits; 9. Nachtrag 2 zum nämlichen Tarife, enthaltend dirette Frachtsätze für ben Guterverkehr zwischen Stationen ber Bereinigten Schweizerbahnen einerseits und Chiasso transit (Rtalien) anderseits; 10. Frachtfate ab Chiasso transit nach und von ben Stationen ber Aargauischen Sübbahn. Ueberdieß sind, wie bereits oben erwähnt, für einige wichtige Transportartikel Ausnahmetaren nach verschiedenen schweizerischen Stationen eingeführt worden.

Die übrigen, vorstehend nicht erwähnten Schweizerischen Bahnen konnten in die direkten Gütertarife mit Italien im Berichtsjahre noch nicht einbezogen werben, da die betreffenden Verwaltungen ihre Entschließungen betreffend Annahme des beutschen Reformspftems noch nicht gefaßt hatten.

c) Deutsch=italienischer Güterverkehr.

Wie bereits im Geschäftsberichte für das Jahr 1881 bemerkt, wurde zwischen den Deutschen und Schweizerischen Berwaltungen vereinbart, für die Strecken nördlich von der schweizerisch-italienischen Grenze die Tarife auf Grundlage bes beutschen Reformsuftems zu erstellen. Die Italienischen Bahnen anben am Anfange bes Berichtsjahres die Erklärung ab, daß sie für den Berkehr Stalien-Deutschland via Gotthard dieselbe Waarenklassisstation und die gleichen proportionalen Tarantheile gewähren werden, die sie im Berkehr Rtalien Deutschland via Brenner zugestanden haben. Die ebenfalls schon im letstjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen über die Regulirung ber Konkurrenzverhältniffe zwischen ber Gotthard= und ber Brennerroute haben zu einer Bereinbarung zwischen ben an biesen Berkehren betheiligten Berwaltungen geführt, beren Grundzüge in Folgendem bestehen: Die Instradirung des Verkehrs hat über diejenige Route (Gotthard oder Brenner) zu ersolgen, welche die kürzeste Entfernung zwischen ber Abgangs- und Bestimmungsftation für sich hat. Der Verkehr zwischen benjenigen Stationen Deutschlands und Italiens, bei welchen die Differenz ber Gesammtentfernung via Gotthard und via Brenner nicht größer ift als 20% ber Diftang nörblich von ben schweizerisch- beziehungsweise öfterreichisch-italienischen Grenaftationen, wird als Gemeinschaftsverkehr betrachtet. Bon ben hieraus auf die deutsch-schweizerischen, beziehungsweise deutsch-öfterreichischen Strecken entfallenden Einnahmen werden ber transportirenden Route bie Traftionstoften und der Berfandt-, beziehungsweise Empfangsbahn die eingerechnete Expeditionsgebühr zum Boraus zugeschieden. Der verbleibende Reft wird unter die beiden Routen (Gotthard und Brenner) halftig vertheilt. Die Einnahmen aus bem übrigen (Nichtgemeinschafts-) Berkehr fallen ausschließlich ber transportirenben Route zu. -Bei ber Tarifbilbung wurden von ben Deutschen Bahnen bie preußischen Grundtagen und von ben Schweizerischen Bahnen die preußischen Grundtaren mit 20% Zuschlag bei Entfernungen bis 100 Kilometer und 15% Auschlag bei Entfernungen über 100 Kilometer, von den deutsch-schweizerischen Grenzstationen an gemessen, eingerechnet. Soweit ber bei Aufstellung biefer Tarife bestehende beutscheitalienische Gutertarif via Brenner für Relationen, welche vereinbarungsgemäß bem Inftradirungsgebiete ber Gotthardroute angehören, billigere Frachtfätze enthielt, als sich bei Berechnung auf obigen Grundlagen via Gotthard ergaben, wurden die betreffenden Taxen des Brennertarifes in benjenigen via Gotthard aufgenommen. Für eine Anzahl besonders wichtiger, theilweise ber Wasserkonkurrenz ausgesetzter Transportartikel wurden Ausnahmetaren auf Grund besonders vereinbarter Einheitssätze erstellt. — Mit Rudficht auf die Verschiedenheit des deutsch-schweizerischen und des italienischen Tariffustems mußten durch= weg sogenannte Schnitttarife erstellt werben. — Bon ben auf biesen Grundlagen angefertigten Tarifen wurden mit ber Eröffnung ber burchgehenden Linie Immensee-Chiasso (1. Juni) eingeführt: 1) ber allgemeine beutschitalienische Gütertarif (Theil I und III); 2) der Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Eilaut auß Stalien nach Deutschland; 3) ber Ausnahmetarif fur Steinkohlen zc. aus bem Saargebiete nach Stalien; 4) ber Ausnahmetarif für Steinkohlen 2c. aus dem Ruhrgebiete nach Italien; 5) der provisorische Gütertarif Banern und Sachsen-Chiasso transit. — Die sub 1 bis 4 genannten Tarife konnten jedoch erft auf den deutsch-schweizerischen Streden in Kraft gefetzt werben, ba bie Stalienischen Bahnen erklärten, bieselben vor Ginführung auf ben italienischen Strecken noch einer nähern Prüfung unterziehen zu muffen. In Folge beffen mußten sämmtliche Transporte in Chiaffo umkartirt werden und wurden auf den Streden sublich von Chiaffo nicht die in den beutschitalienischen Tarifen enthaltenen, sonbern bie internen italienischen Taren angewendet. Erft mit bem 6. September konnte in Kolge inzwischen ertheilter Zustimmung ber Stalienischen Bahnen die direkte Kartirung zwischen Deutschland und Stalien eingeführt werben und gelangten auf diesen Zeitpunkt neue Auflagen bes allgemeinen beutsch-

italienischen Gütertarifes, sowie bes Ausnahmetarifes für Lebensmittel zur Ginführung, bei welchem Anlaß unter Aufhebung des sub 5 genannten Tarifes auch die bayerischen und sächsischen Stationen in den erstern aufgenommen wurden. — Um den Verkehr nach ben Ufern des Langensee's zu erleichtern, wurden später die in den beutschitalienischen Tarifen enthaltenen Taren für Kohlen und Gifen nördlich von Chiasso transit auch für Transporte nach Locarno transit (mit Bestimmung nach ben italienischen Stationen bes Langensees und weiter) gultig erklärt. Mit der Eröffnung der Linie Cadenazzo-Pino wurde indessen diese Magnahme wieder ausgehoben. — Bon den im Laufe des Berichtsjahres ferner eingeführten Tarifen erwähnen wir den Ausnahmetarif für Rohzucker aus Deutschland nach Stationen der Oberitalienischen Bahnen, sowie benjenigen für Steinkohlen zc. aus Sachsen nach Italien, von welch' letzterem auf die Eröffnung der Linie Cadenazzo-Bino (4. Dezember) eine neue Auflage erftellt wurde. — Im Weitern find auf biesen Zeitpunkt folgende durch die Eröffnung der genannten Linie bedingte Tarife eingeführt worden: 1) Theil IV bes allgemeinen beutscheitalienischen Gütertarifes; 2) ein I. Nachtrag zum beutscheitalienischen Lebensmitteltarif; 3) neue Auflagen ber Ausnahmetarife für Steinkohlen 2c. aus bem Saarund Ruhrgebiete. — Daneben wurden die in der Zwischenzeit nöthig gewordenen Aenderungen und Erganzungen ber Tarife und Instradirungsvorschriften vorgenommen. — Schlieglich erübrigt uns noch, des durch Ueberschwemmungen herbeigeführten Berkehrsunterbruches auf ber Brennerroute zu erwähnen. Wir wurden hiedurch veranlaßt, einen temporaren Ausnahmetarif auch für diejenigen beutschen Berkehrsgebiete zu erstellen, welche vereinbarungsgemäß dem Brenner angehören. Mit der Wiederaufnahme des Betriebes auf der Brennerroute wurde selbstwerftänblich dieser Tarif wieder außer Kraft gesetzt. Die Verhandlungen barüber, ob und inwieweit der Verkehr, welcher vereinbarungsgemäß von ber Brennerroute hatte transportirt werden sollen, in die Gemeinschaft einzubeziehen sei, gelangten im Berichtsjahre nicht zum Abschluß.

d) Güterverkehr Stalien=Belgien und England.

Für ben Berkehr zwischen Stalien einer= und Belgien und England anderseits sind im Berichtsjahre folgende Tarife eingeführt worden: 1) Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Eilgut aus Italien nach Belgien und England via Chiasso; 2) Ausnahmetarif für Steinkohlen z. aus Belgien nach Italien via Chiasso.
— Die Italienischen Bahnen haben jedoch die direkte Absertigung zwischen belgischen, bezw. englischen und italienischen Stationen nicht zugestanden, so daß bezügliche Transporte während des ganzen Berichtsjahres in Chiasso umkartirt werden mußten. — Bezüglich des Lebensmittelverkehres ist mit der Brennerroute vereinbart worden, den von der Linie Berona-Wodena-Bologna-Pistoja-Florenz-Kom, sowie den von den östlich dieser Linie und südlich von Kom gelegenen Stationen herkommenden Verkehr hälftig zu theilen, und zwar in diesem Falle Naturaltheilung eintreten zu lassen. — Die Berhandlungen über die Einführung eines allgemeinen belgisch-italienischen Gütertarises konnten im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht werden.

e) Riederlandisch=italienischer Guterverkehr.

Ueber die Erstellung von direkten Tarifen zwischen Italien und Holland haben zwar Verhandlungen stattgesunden, dieselben sind indessen noch nicht so weit gediehen, daß während des Berichtsjahres zu Tarisberechnungen geschritten werden konnte.

f) Frangöfisch :italienischer Gütervertehr.

Um so viel als möglich auch ben Verkehr zwischen Frankreich und Italien für die Gottharbroute zu gewinnen, wurde auf den 1. November ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Delle transit und Chiasso transit einzgeführt. Gin solcher für den Verkehr zwischen Delle transit und Pino transit wurde ebenfalls erstellt und es gelangte derselbe auf den 1. Januar 1883 zur Einführung. — Auch die Verhandlungen betreffend Erstellung eines Tarises für den Transport von Eilgut zwischen Paris und Chiasso transit wurden noch während des Berichtsjahres zum Abschlusse gebracht, so daß der bezügliche Taris im Laufe des Monates Januar 1883 in Kraft gesetzt werden konnte.

B. Bahnauffichts= und Unterhaltungsdienft.

a. Teffinische Thalbahnen.

Außer dem Laufenden Unterhalte dieser Linien hatte sich das Personal auch mit bedeutenden Rekonstruktionsarbeiten und den Um= und Zudauten auf den Stationen zu beschäftigen. Die letzteren Arbeiten haben wir bereits unter dem Kapitel Bahndau erwähnt; zu den ersteren gehört die durchgehende Rekonstruktion des Oberbaues der Linien Biasca-Cadenazzo und Lugano-Chiasso, um denselben in einen den gesteigerten Verkehrsverhältnissen entssprechenden Zustand zu setzen. Die Rekonstruktion bestand in der Auswechslung schadhafter Schwellen und Schienen, der Vermehrung der Unterlagsplatten und theilweisen Umnagelung der Geleise. Diese Arbeiten sind die Ende des Berichtsjahres zum größten Theile vollendet worden.

Mit der Eröffnung sammtlicher Linien wurden die Tessiner Thalbahnen in die definitive Organisation eingefügt. b. Göschenen-Airolo.

Die provisorische Organisation des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes für diese Strecke, welcher dem bereits ernannten Oberingenieur für den Betrieb unterstellt wurde, ersorderte solgendes Personal: 1 Bahnmeister, 6 Borarbeiter und Stellvertreter, 8 Tunnelwärter und Hulfswärter, 2 Portalwärter, 2 Stationswärter. Für den Unterhalt der Bahn wurden vier Arbeitergruppen formirt.

c. Ganges Ret.

Mit der Eröffnung des ganzen Netzes trat die definitive Organisation des Bahnaufsichts- und Unterhaltungs- bienstes in Kraft.

Die Organisation beruht auf bem in ber Schweiz auch von ber Jura-Bern-Luzern-Bahn und Suisse Occidentale acceptirten Grundsate ber vollständigen Trennung bes Bahnaufsichtsbienstes von dem Bahnunterhaltungsbienste.

Von ersterem bilbet der Barrierendienst wieder einen selbstständigen Dienst, so daß die Streckenwärter sich vollständig der Bewachung und dem Kleinunterhalte der Bahn widmen können. Nur ausnahmsweise, wenn der Bahnbewachungsdienst nicht die ganze Präsenzzeit des Wärters absorbirt, wird derselbe in der Arbeitervotte beim Unterhalte der Bahn beschäftigt. Der Nachtdienst wird von eigenen Nachtwärtern ausgeübt.

Zum Barrierendienst werden größtentheils die Frauen der Wärter und des ständigen Arbeiterpersonales beigezogen.

Das ganze Netz zerfällt gemäß bieser Organisation in drei Bahningenieurbezirke, 11 Bahnmeister: und 35 Borarbeiterstrecken. Der Personalbestand am Ende des Jahres 1882 ist dem Kapitel "Ausgaben und Statistik bes Betriebes" beigefügt.

Jede Borarbeiterstrecke bilbet eine eigene Arbeiterrotte, welcher zwei bis drei ständige Arbeiter zugetheilt sind. Die ständigen Arbeiter geben zugleich das nöthige Personal für Substituirung der Wärter in Urlaubs- und Krankheitsfällen, sowie für Hülswärter und die Apiranten auf vakant werdende Wärterstellen. Diese Organissation bildet die größtmöglichste Gewähr für einen sichern Bahnbetrieb und hat sich in dieser Beziehung auch bereits bewährt, indem alle Fälle, in welchen sich gefahrbringende Hindernisse dem Zugsverkehr entgegensgestellt haben (wie Steinfälle, Wildbachausbrüche, Lawinenstürze, Schienenbrüche, böswillige Beschädigungen 2c.), so rechtzeitig bemerkt wurden, daß die betreffenden Bahnzüge gewarnt oder angehalten werden konnten.

Der Unterhalt ber Bahn auf den neuen Linien hatte sich in dem abgelaufenen ersten Semester bes Betriebes hauptsächlich mit der Konsolidirung der Lage des Oberbaues und der Sicherung und dem Abräumen, beziehungsweise Konsolidiren der Felslehnen und Schutthalden, der Einschnittsböschungen und ungemauerten Tunnelstrecken zu befassen, da alle andern Objekte der Bahnanlage keinerlei nennenswerthe Reparaturen erforderten.

Die letztere Arbeit, nämlich das Abräumen und Konsolidiren der Felslehnen zc., ist für den ungehinderten Betrieb auf der Gotthardbahn von so eminenter Wichtigkeit, daß für dieselbe ein eigener Dienst organisirt wurde.

Diese Sicherungsarbeiten wurden in der abgelaufenen Betriebsperiode auch mit aller Energie betrieben und sind nun soweit gediehen, daß die gefährlichsten Stellen konsolidirt sind. — Bezüglich der ungemauerten Tunnelsstrecken mussen wir konstativen, daß die Beobachtungen und periodischen Untersuchungen ein sehr günstiges Resultat ergeben haben, indem auf der Nordseite absolut keine Ablösungen oder Zersetzungen des Gebirges wahrgenommen werden konnten und auf der Sübseite nur einzelne Strecken von geringer Ausdehnung nachträglich ausgemauert werden mussen.

Die Betriebsstörungen, welche in ber genannten Betriebsperiode in Folge Beschädigungen von Bahnanlagen oder Hindernissen auf derselben vorgekommen sind, beschränkten sich auf drei Fälle, in welchen die Bahn wirkslich unterbrochen war und ein Umsteigen stattsinden mußte, nämlich bei dem am 21. Juli erfolgten Ausbruche des Selderbaches dei Silenen, welcher die Bahn auf eine Länge von ca. 40 Weter mit Schutt bedeckte, bei der Terrainabsigung zwischen der Polmengobrücke und dem Polmengotunnel vom 29. Oktober und bei der Bersschüttung der unteren Linie dei Wasen durch die Entschigthallawine. Die Bahn war jedoch in allen drei Fällen nach kurzer Zeit wieder frei.

Bedeutendere Verheerungen der Anlagen außerhalb der Bahn sind durch die andauernden Regengüsse vom Juli vorgekommen, unter Anderem an der Uctenbachkorrektion bei Schwyz und an der Ufermauer der Reuß bei Göschenen.

Die kleineren Bahnunterbrechungen, welche nur eine Verspätung von Zügen zur Folge hatten, beschränkten sich auf fünf Rutschungen von Dämmen ober Einschnitten und sechs größere Steinfälle. Es sind ferner 51 Fälle von Schienenbrüchen vorgekommen, wovon 18 auf alte Schienen ber Tessinischen Thalbahnen, 21 auf Schienen ber neuen Lieferung in Folge von Fabrikationsfehlern und 12 Fälle auf Zertrümmerung in Folge von Steinfällen ze. kommen.

Ueber die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn giebt die unter Kapitel "Statistik des Betriebes" enthaltene Tabelle Näheres befannt und wir erwähnen hier nur, daß für die abgelausene Berichtsperiode bezügslich der neuen Linien neben den Ausgaben für die Bahnbewachung nur der gewöhnliche Unterhalt der Geleise, die Reparaturen in Folge äußerer Einflüsse (Hochwasser, Wildbachausbrüche, Steinfälle 20.), sowie die Käumung der Bahn von Schnee und Sis auf Betriebskonto verrechnet wurden, während alle außerordentlichen Ausgaben für Reguliren der Geleise, Beistellung und Eindringen von Schotter, Abräumen und Abputzen der Felsböschungen, Halben und Felssehnen, der ungemanerten Tunnelstrecken 20. in dieser Periode noch dem Baukonto belastet wurden.

C. Fahrpläne und Ueberfict der ausgeführten Büge.

In Betreff des Fahrplanes haben wir uns vorerst mit der Regelung der großen internationalen Beziehungen befaßt. Wir stellten uns auf den Standpunkt, den Betrieb der Bahn gleich von Anfang an mit zwei Schnell= zügen in jeder Richtung, einem Tages= und einem Nachtschnellzuge, zu eröffnen. Die Gotthardbahn ist die erste Schweizerische Bahn, welche einen regelmäßigen Nachtbienst für den Personen= und Posttransport eingeführt hat. Wir haben damit wohl weniger ein direkte lukratives Geschäft gemacht, als unzweiselhaft dem Handelsstande und der gesammten Geschäftswelt eminente Bortheise verschafft. Wenn wir die bezeichnete Thatsache an dieser Stelle hervorheben, so geschieht es, weil die internationalen Verträge der Gotthardbahn eine eigentliche Verpflichtung zur Ausführung von Nachtschnellzügen, wie hin und wieder vorausgesetzt wird, und überhaupt die Verpflichtung, mehr als einen Schnellzug in jeder Nichtung per Tag auszusühren, nicht aufersegen. Wir ließen uns vielmehr von der Erswägung seinen, daß die Einführung derselben im Interesse der ganzen Gotthardroute gesegen und gewissermassen nicht zu umgehen sei.

Aus einer allgemeinen Konferenz, auf welche schon in unserem vorjährigen Berichte furz hingewiesen wurde und an welcher die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Kgl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., die Wärttem-bergischen Staatseisenbahnen, die Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn, die Pfälzischen Bahnen, die Französische Ostbahn, die Belgischen Staatseisenbahnen, die Oberitalienischen Eisenbahnen, die Schweizerischen Bahnen, als Zentralbahn, Nordostbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Bereinigte Schweizerbahnen und die Gotthardbahn, vertreten waren, ging die Lage dieser Schnellzüge annähernd in folgender Feststellung hervor:

Die am Morgen in Basel sowohl von den rechts und linkstheinischen deutschen Kouten als von der französischen Route via Delle eintreffenden Nachtschnellzüge werden durch einen Tagesschnellzug, der um 7. 15 Bormittags in Basel, um 10 Uhr in Luzern abgeht und 7. 41 Abends in Mailand eintrifft, fortgesetzt. Umgekehrt sindet der Tagesschnellzug, welcher um 7. 30 Vormittags in Mailand abgeht, um 4.50 Abends in Luzern und 7. 35 in Basel eintrifft, Fortsetzung in den Nachtzügen, welche ab Basel über alle vorgenannnten Routen zum Theil bereits bestanden, zum Theil auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn projektirt waren. Unter den letztern verdient hier besondere Erwähnung der Kurs, welchen die Jurabahn in Verbindung mit der Französischen Ost- und Nordbahn zwischen Calais und Basel neu einzurichten vereindart hatte. Nach diesem Kurs ist es ermöglicht, mit Abgang um 10 Uhr Vormittags in London am folgenden Tage den bereits erwähnten Tagesschnellzug Basel-Mailand zu erreichen und umgekehrt bei Abgang um 7.30 Vormittags in Mailand folgenden- tags Abends 5.30 in London zu sein.

In ähnlicher Weise bilden die Nachtschnellzüge der Gotthardbahn in der Richtung Basel-Mailand die unmittels bare Fortsetzung der Tagesschnellzüge auf den aus dem Norden, Osten und Westen in Basel einmündenden Routen und vice versa.

In Rothkreuz findet die Verbindung mit der Oftschweiz und Süddeutschland statt; in Olten und Luzern bewerkstelligen sich die Anschlüsse aus dem Westen der Schweiz und den hinter ihm liegenden Gebieten.

Diese Anordnung, bei welcher Basel und Mailand die markirtesten Endpunkte der Route, auch gleichzeitig die Endpunkte der Tages- und der Nachtzüge bilden, entsprach am meisten den bereits bestehenden Eisenbahnverbindungen und scheint auch sonst so in der Natur der Sache zu liegen, daß dieselbe voraussichtlich stets die Grundlage des Fahrplanes der Gotthardroute bleiben wird.

Weniger günstig als die bereits vorhandenen Anschlüsse in Basel waren diejenigen, welche wir in Mailand für die wichtigen Verbindungen mit Genua und mit Kom über Genua vorsanden. Die Verbesserung der erstern wurde erzielt durch das Einlegen neuer Schnellzüge, nämlich eines in jeder Richtung auf der Linie Mailand-Voghera-Novi, welche an unsere Nachtschnellzüge anschließen. Diese Züge wurden von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen bereitwilligst wenigstens provisorisch zugestanden.

Um im Weitern unsere Tagesschnellzüge in Mailand an die beiben Hauptschnellzüge, welche diese Stadt mit Kom über Genua verbinden, anschließen zu können, war es nothwendig, die Fahrzeiten der zu verbindenden Züge abzukurzen. Dank der Intervention des Ministers Baccarini wurde auch diese Schwierigkeit durch gegenseitiges Entgegenkommen beseitigt.

Das so bereinigte Fahrplanprojekt legten wir der Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz am 11. Januar 1882 in Brüffel vor. Gegen dasselbe erhob die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Opposition, indem sie eine wesenkliche Verschiedung des Nachtschnellzuges Mailand-Basel verlangte. Durch Mehrheitsbeschluß wurde das Projekt der Gotthardbahn genehmigt und diesem Beschlusse gab sodann auch der Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen seine Zustimmung.

Die übrigen Personenzüge waren burch die Verhältnisse des Lokalverkehres bedingt, was hier einer näheren Ausführung nicht bedarf.

Noch dürfte an dieser Stelle unsere Bestrebung Erwähnung sinden, welche dahin zielte, die Sicherheit und Annehmlichseit des Personenverkehres in den Schnellzügen der Gotthardbahn durch geeignete Maßnahmen, entsprechend den neuesten Fortschritten der Eisenbahntechnik, zu erhöhen. Durch Bereindarungen mit der Schweizerischen Zentralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Alta Italia gesang es zu erreichen, daß zwischen Basel und Maisand kein Wagenwechsel stattsindet und ebenso durchgehende Wagen von Romanshorn-Zürich dis nach Maisand und vice versa zirkuliren. Diese Wagen sind gleichmäßig mit der Gasbeleuchtung nach System Pintsch und mit kontinuirsichen Bremsen, System Hardy, ausgerüstet. Das Material wird von den betheiligten Verswaltungen nach Berhältniß beigestellt. Die Alta Italia liesert dabei das Material zu einem Nachtschnellzuge mit Wagen nach dem Coupesystem. Sämntliche Züge enthalten somit nur Wagen, welche entweder nach dem Interskommunikationss oder nach dem Coupesystem gebaut sind. Die Einstellung von sogenannten Schlaswagen fand sowohl in die Tagess wie in die Nachtschnellzüge statt. Die Frequenz derselben, Anfangs sehr gering, hat sich allmählig gehoben. Ihre elegante Ausstatung mit dem seitlichen, geschlossenen, jedoch mit großen Spiegelscheiben ausgestatteten Gange hat denselben namentlich in Tagesschnellzügen Beliebtheit verschafft.

Für den Güterverkehr, dessen Entwicklung zum Boraus sich nicht mit Sicherheit bestimmen ließ, sahen wir zunächst eine beschränkte Zahl regelmäßiger, dagegen eine größere Zahl fakultativer Züge vor. Sobald sich dann ein regelmäßiger, größerer Berkehr einstellte, als erwartet wurde, vermehrten wir auch die Zahl der regelmäßig kurstrenden Güterzüge. Diese rationelle Behandlung wurde wesentlich dadurch ermöglicht, daß wir Güterzund Personendienst sorgfältig auseinanderschieden, und es dürsten die nicht ungünstigen Ergebnisse der Betriebszausgaben wesentlich mit auf die Handhabung einer richtigen Dekonomie in der Anordnung der Züge zurückzussühren sein.

Noch haben wir in Bezug auf das Verkehrswesen auch des großen Andranges Erwähnung zu thun, welcher im Personenverkehr gleich im Ansang über gehegte Erwartungen hinaus eintrat und in den Monaten Juni bis September als ein sehr erheblicher bezeichnet zu werden verdient.

Im Güterverkehr endlich veranlaßte die durch höhere Gewalt eingetretene Unterbrechung der Brennerroute und Berkehrsstörung in Italien, welche Mitte Septembers erfolgte und somit in die Herbstperiode fiel, die ohnehin im Gütertransport zu den belebtesten gerechnet wird, eine erhebliche Zunahme.

Die ursprünglich auf ben 1. Oktober in Aussicht gestellte Eröffnung ber Pinolinie, welche geeignet gewesen wäre, bem Güterandrange naturgemäß Absluß zu verschaffen, verzögerte sich wider Erwarten dis in den Monat Dezember. So mußte die Cenerelinie mit ihren starken Rampen, sowie die internationale Station Chiasso, deren Ginrichtungen seiner Zeit mit Kücksicht auf den gleichzeitigen Betried der Pinolinie verhältnißmäßig bescheiden bemessen waren, in einem alle Voraussetzungen übersteigendem Maße in Anspruch genommen werden.

Die Eröffnung der Pinolinie am 4. Dezember machte diesen Schwierigkeiten endlich ein Ende.

In Folge ber in dieser ersten Betriebsperiode zu Tage getretenen Bedürfnisse hat die Verwaltung nicht unterslassen, in allen Richtungen entsprechende Vorkehren zu treffen, welche in den bezüglichen speziclen Kapiteln ihre nähern Erörterungen gesunden haben, wie die Erweiterung einiger Stationen, der Bau eines neuen Stationssund Restaurationsgebäudes in Göschenen, die Legung des zweiten Geleises im Gotthardtunnel, die Vermehrung des Kollmateriales, worunter diesenige der Losomotiven allein 30 % des ursprünglichen Bestandes ausmacht, 2c.

In Bezug auf die Zollverhältnisse hoffen wir, Dank dem Entgegenkommen der Behörden, welches durch Bermehrung der Personalien, Ausdehnung der Präsenzzeiten und thunlichste Erleichterung der Zollvisitationen, namentlich der Reisenden, theils bereits eingetreten, theils weiter zugesichert ist, auf eine wesentliche Besserung.

Im Uebrigen sahen auch wir uns genöthigt, unser sehr in Anspruch genommenes Personal durch Vermehrung und Ergänzung desselben überall da zu entlasten, wo der Verkehr größere Dimensionen angenommen hatte, als ursprünglich erwartet worden war. Schließlich machen wir auf die im Anhange Nr. 22 und 23 gegebene übersichtliche Darstellung der Bau- und Betriebslängen der Gotthardbahn aufmerksam.

Mit bem 1. Januar trat ein neuer Fahrplan mit Rücksicht auf die an diesem Tage stattgehabte Eröffnung bes Berkehres der Strecke Göschenen-Airolo (großer Tunnel) in Kraft. Der Postdienst beschränkte sich von nun ab auf die Zwischenstrecken Flüelen-Göschenen, Airolo-Biasca und Bellinzona-Lugano. Die Reise Luzern-Mailand erforderte von da ab 21 Stunden und 40 Minuten.

Am 10. April trat eine neue Fahrplanänderung ein, indem von diesem Tage an auch der regelmäßige Gisensbahnbetrieb der Linie Giubiasco-Lugano stattfand. Bon da an erforderte die Reise Luzern-Mailand, welche heute in nicht ganz 10 Stunden zurückgesegt wird, immer noch 17 Stunden.

Den Fahrplan vom 1. Juni, dem Eröffnungstage der durchgehenden Linie, haben wir bereits besprochen. Um 15. Oktober traten, wie üblich, die Wintersahrplane in Kraft, welche, soweit es uns betrifft, keine ersheblichen Aenderungen gegenüber dem Sommersahrplan erzeigen.

Enblich am 17. Dezember fand die letzte bedeutendere Fahrplanmodifikation, nämlich die Einführung des regelmäßigen Zugsverkehres auf der Linie nach Pino, resp. Luino statt. Auf dieser Linie zirkulirt nun die nämsliche Zahl von Schnellzügen wie auf der Linie nach Chiasso, indem die Züge, welche von Luzern in Bellinzona eintressen, nach beiden Richtungen (Chiasso und Luino) getheilt und umgekehrt die von Chiasso und Luino in Bellinzona ankommenden Züge zu einem einzigen vereinigt weiter geführt werden.

In Bezug auf die Zahl der Züge und die sich daran knüpfende Statistik verweisen wir auf die im Anhang befindlichen tabellarischen Beilagen Nr. 11 und 12.

D. Ginnahmen und Statistif des Bertehrs.

1. Periode vom 1. Januar bis 30. Juni 1882.

Unmittelbare Ginnahme	n:						Fr.	Cts.	Prozente
1. Personentransport							548,533	09	52,72
2. Gepäcktransport							43,109	60	4,15
3. Thiertransport .		•.					12,137	25	1,17
4. Gütertransport							393,277	60	37,80
							997,057	54	2
Mittelbare Einnahmen				i		•	43,365	56	4,16
		Tota	il dei	: Ei	nnahı	nen	1,040,423	10	100,00

Wir haben — in Abweichung vom bisherigen Berfahren — von der Gegenüberstellung der entsprechenden Resultate des Borjahres Umgang genommen, weil obige Zahlen nur die erste Hälfte des Berichtsjahres umfassen, in welchem überdieß durch die Eröffnung der Strecken Göschenen-Airolo (1. Januar), Giubiasco-Lugano (10. April), Luzern-Göschenen und Airolo-Biasca (1. Juni) bedeutend veränderte Berkehrsverhältnisse geschaffen worden sind.

Ohne die Eröffnung der Tunnelstrecke Göschenen-Airolo würde der schon im letztjährigen Berichte erwähnte Rückgang in den Einnahmen der Tessinischen Thalbahnen mit der Vollendung der verschiedenen Bauten an den neuen Linien Schritt gehalten haben. Der mit 1. Januar 1882 begonnene Tunnelbetrieb hat aber sowohl im Personentransport als im Gütertransport, namentlich durch die wieder der Gotthardroute zugefallenen Seidentransporte aus und nach Italien, einen theilweisen Ersatz bewirkt.

Auf der Tunnelstrecke sind vom 1. Januar bis 31. Mai 1882 (Eröffnung der durchgehenden Linie) in runden Ziffern 27,500 Personen und 3000 Tonnen Güter befördert worden. Die bezüglichen Einnahmen haben

ben Betrag von Fr. 81,500 ober Fr. 5094 per Kilometer erreicht, wozu ber Personentransport (inclusive Gepäcktransport) Fr. 56,500 und ber Gütertransport (inclusive Thiertransport) Fr. 25,000 beigetragen hat.

Einen weitern belebenden Einfluß auf den Verkehr und die Einnahmen der Tessinischen Thalbahnen hat später die vorerwähnte, am 10. April 1882 ersolgte Eröffnung der Monte-Cenere-Linie zur Folge gehabt, welcher indessen hinter unsern Erwartungen zurückgeblieben ist.

Wie vorauszusehen war, hat die am 1. Juni stattgefundene Eröffnung der durchgehenden Linie ganz andere Berkehrsverhältnisse gebracht.

Bezüglich ber Details ber Betriebsresultate des I. Halbjahres verweisen wir auf die am Schlusse unseres Berichtes angebrachten Tabellen Nr. 1 und 2.

2. Periode vom 1. Juli bis 31. Dezember 18	882	382	32
--	-----	-----	----

Einnahmen aus bem Eisenbahntransport:	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport	2,360,869	94	41,52
II. Gepäck-, Thier- und Gütertransport (incl. Nebengebühren)			
a. Gepäck	219,559	88	3,86
b. Thiere	190,077	41	3,34
c. Güter aller Art	2,476,510	45	43,56
Ginnahmen aus verschiebenen Quellen	439,057	03	7,72
Total=Einnahmen	5,686,074	71	100,00

Die Annahme, daß sich nach der Eröffnung der durchgehenden Linie vermöge der günstigen Lage derselben ein erfreuliches Verkehrsleben nicht wie gewöhnlich erst nach einer Reihe von Jahren, sondern innert kurzer Frist entwickeln werde, hat sich als richtig erwiesen. Schon im ersten Halbsahre der Betriebsperiode sind Resultate erzielt worden, die als recht befriedigend bezeichnet werden können, wobei bemerkt werden muß, daß auch die Untersbrechung der Vrennerroute einen erheblichen Zufluß bewirft hat.

Was den Personenverkehr im Besondern andetrifft, so heben wir zunächst die Mehrfrequenz der I. und II. Wagenklasse gegenüber andern Schweizerbahnen hervor. Während die I. Wagenklasse im Jahre 1881 auf sämmtslichen Schweizerischen Normalbahnen durchschnittlich nur von 1,48% und die II. Wagenklasse nur von 16,56% der Gesammtzahl der Neisenden benußt worden ist, hat die Gotthardbahn 6,47% für die I. und 31,62% für die II. Klasse aufzuweisen. Bei einer Gesammtzahl von 533,605 Neisenden beläuft sich der spezisische Verkehr auf 109,166 Neisende, woraus hervorgeht, daß der Lokalverkehr im Personentransport noch vorherrschend war. Die von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrene Distanz beträgt daher auch nur 51,55 Kilometer, immerhin aber mehr als daß $2^{1/2}$ -sache der Schweizerischen Normalbahnen im Vorjahre.

Anlangend ben Gütertransport haben in Bezug auf die Klassen die Spezialtarise die größten Quantitäten aufzuweisen. Die hauptsächlichsten Transportartisel bilden die Brennmaterialien mit 26,63%, die Lebens- und Genuß- mittel mit 26,19% und die Metallwaaren mit 18,58%.

Das Gewicht ber beförderten Güter beläuft sich auf 186,880 Tonnen, der spezifische Berkehr auf 119,793 Tonnen. Jede Tonne hat im Durchschnitt 161,53 Kilometer durchfahren. Vorstehende Angaben lassen in deutlicher Weise den Charakter der Transitbahn erkennen.

Die wichtigen Verkehrsgebiete, welchen die Gotthardbahn zu dienen hat, die mit denselben seit längerer Zeit angeknüpften Verbindungen, sowie die Resultate des laufenden Jahres berechtigen zu der Hoffnung, daß eine wesentliche Steigerung des Verkehrs eintreten werde.

Die Details der Betriebsresultate finden sich in den am Schluße des Berichtes beigefügten statistischen Tabellen Nr. 3—10.

E. Ausgaben und Statistif des Betriebes.

Indem wir auf die in den Beilagen enthaltenen Tabellen Nr. 11 bis 21 verweisen, beschränken wir uns im Nachfolgenden auf einige allgemeine und einige die einzelnen Dienstzweige berührende Bemerkungen.

1. Periode vom 1. Januar bis 30. Juni 1882.

Dienftzweige.	Fr.	Ct.	o/o	Fr.	Ct.	%
I. Allgemeine Betriebsverwaltung.				-		
1. Antheil an den Kosten der Centralverwaltung .	29,135	49	4,42			
2. Kommerzieller Dienft:						
a) Tarifbureau	9,616	86	1,46	*		
b) Betriebskontrole	10,031	50	1,52			
3. Betriebschef und bessen Bureau	13,330	49	2,02	* *		
4. Materialverwaltung	3,684	38	0,56			
5. Bahntelegraphie	1,720	60	0,26			
6. Verschiedenes	12,268	38	1,86	79,787	70	12,1
				к т		
II. Bahnaufsichts= und Unterhaltungsbienft.						0
1—3. Bersonal	60,791	79	9,23			8
4—9 und 11. Bahnunterhaltung	82,968	73	12,60			
10. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis .	239	65	0,04	144,000	17	21,8
		-		3 10		
III. Erpeditionsbienft.						
the state of the s						
1. Allgemeine Koften	72,622	45	11,03			
2. Personendienst	14,668	20	2,23	100.004	0.0	1.5
3. Güterdienst	15,074	15	2,29	102,364	80	15,58
		a 1 11				
IV. Fahrdienst.		2 - 2 9				
1. Allgemeine Roften	11,977	93	1,82			3 7
2. Maschinendienst	183,770	62	27,90		1	
3. Wagendienst	133,862	95	20,32	329,611	50	50,04
V. Verschiebenes		25	1 ×	2,901	80	0,4
Total .				658,665	97	100,00

2. Beriobe vom 1. Juli bis 31 Dezember 1882.

Dienstzweige	Fr.	Cts.	°/o	Fr.	Cts.	°/o
			5w " 6 m	ay in a term hades	1. 1	. 6 55
I. Allgemeine Berwaltung.		200		*	- 41	
a) Personalausgaben	107,344	61	4,96	7.610 10 1		
b) Sonstige Ausgaben	41,312	40	1,91	148,657	01	6,87
II. Aufsicht und Unterhaltung ber Bahn.		J				
a) Personalausgaben	143,856	73	6,64		ned 5 .	
b) Sonstige Ausgaben	13,610	76	0,63			
c) Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen .	187,835	17	8,67	345,302	66	- 15,94
		.Total				
III. Stations:, Expeditions: und Zugsbienst.						30
a) Personalausgaben	411,233	19	18,98			
b) Sonstige Ausgaben	61,274	99	2,83	472,468	18	21,81
				er avkalmi		12.4 (2.5)
IV. Fahrdienst.						
a) Bersonalausgaben	241,390	19	11,14			-
b) Sonstige Ausgaben	7,137	10	0,33		ini) e	
c) Materialverbrauch der Lokomotiven	505,056	32	23,31			
d) " " Wagen	19,916	38	0,92		1 11/1/11	
e) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials .	58,555	84	2,70	832,055	83	38,40
					٥	
V. Verschiebene Ausgaben.		1,31				
a) Conto-Corrent-Zinse und Provisionen	6,591	39	0,30		1 1 1 1	
b) Pacht- und Miethzinse	290,357	88	13,40			
c) Verlust an Hulfs- und Nebengeschäften	25	-	0,01	- metho		
d) Sonstige Ausgaben	70,879	02	3,27	367,853	29	16,98
Total				2,166,376	97	100,00

Das Resultat der Ausgaben des ersten halben Jahres des Betriebes der durchgehenden Linie und beren Berhältnisse zu den Leistungen und Einnahmen des Betriebes kann zwar wohl als ein nicht ungünstiges bezeichnet, darf jedoch keineswegs als ein für künftige Jahresergebnisse maßgebendes Durchschnittsresultat angesehen werden; denn es ist nicht zu übersehen, daß einmal die zweite Hälfte des Jahres in jeder Beziehung günstiger genannt werden muß als die erste, daß eine Reihe von Ausgaben des Unterhaltes der Bahnanlagen und des Rollmateriales erst mit der Zeit sich einstellt, dann aber regelmäßig vorhanden sein wird und daß auch eine Steigerung des Personales der Berwaltung, welches absichtlich beim Beginne des Betriebes nur auf einen sehr mäßigen Bestand gestellt worden war, eintreten muß.

Die gesammten Betriebskosten betragen per Zugskilometer 3,09 Franken, per Achsenkilometer 11,18 Centimes und per Bruttotonnenkilometer 2,36 Centimes.

I. Allgemeine Betriebsverwaltung.

Die bezüglichen Ausgaben betragen in Prozenten ber Bruttoeinnahmen 3,39, per Zugskilometer 25,03 Cts. Es umfassen dieselben 4/5 der Ausgaben an Gehalten für die Centralverwaltung, indem ein Theil des Personales noch in erheblichem Maße mit den Baurechnungen beschäftigt war. Dagegen sind die sonstigen Ausgaben für die Centralverwaltung ganz der Betriebsrechnung besaftet worden.

II. Bahnaufficht.

Die Kosten ber Bahnaufsicht stellen sich per Jahr und Kilometer auf 2,837. 86 Franken und per Zugskilometer auf 53,62 Centimes, wobei wir auf das über den Umfang dieser Arbeiten auf Seite 34 Gesagte hindeuten.

III. Stations:, Expeditions: und Bugsbienft.

Infolge bes mit 1. Juli in Kraft getretenen neuen Rechnungsschema's sind die Kosten für das Büre au bes Betriebschefs, sowie für das Zugspersonal von der Allgemeinen Verwaltung (Rub. I. 2) und vom Fahrs bienst (Rub. IV. 3) auf den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst übergegangen. Hieraus erklärt sich das gegenüber der ersten Periode ungünstigere Prozentverhältniß der Ausgaben dieser Dienstabtheilung zu den Gesammtausgaben für die zweite Periode. Dazu kommt noch, daß die Ausgaben beim Zugspersonal für den Bergbahnbetrieb der zweiten Periode erheblich größer waren als für den Betrieb der Thalbahnstrecken in der ersten.

IV. Fahrbienft.

Die Wichtigkeit, welche der Fahrdienst auf unserer Bahn mit ihren gewaltigen Steigungen besitzt, veranlaßt und, eine Reihe ausführlicher statistischer Tabellen im Anhange anzufügen, aus welchen die Leistungen unserer Fahrbetriebsmittel, sodann der Kostenauswand, welcher mit diesen Leistungen verbunden ist, endlich der Bestand bes Rollmaterials und die Hussells zu bessen Unterhaltung ersichtlich gemacht werden.

1. Lofomotiven.

a. Stand ber Lokomotiven.

Der Stand der Lokomotiven hat sich von Ende des Borjahres auf Ende des Berichtsjahres von 14 auf 46 Stück vermehrt, deren Detailbestand in der Tabelle Nr. 13 angegeben ist. Der größte Zuwachs erfolgte im Monat Mai auf den Eröffnungstermin der Hauptlinie hin.

b. Leiftungen ber Lofomotiven.

Dieselben sind detaillirt, monat- und serienweise tabellarisch zusammengestellt in Tabelle Nr. 15. Es ist hervorzuheben, daß der Lokomotivdienst sich dis zum Monat April nur auf die seit 1874 eröffneten Tessinerbahnen
und auf den großen Gotthardtunnel erstreckte. Mit Anfang April dehnte er sich auch auf die Monte-CenereBergstrecke aus, mit dem Monat Mai auf die Rampen des Gotthard und endlich mit Dezember auf die Strecke
Cadenazzo-Bino bis Luino.

Die aus ber monatweisen Zusammenstellung der Lokomotivkilometer ersichtliche Zunahme der Leistungen erstlärt sich einestheils aus diesem successiven Zuwachs der Betriebsstrecken und anderntheils aus dem stetigen Wachsthum der Verkehrsdichtigkeit.

Die serienweise Zusammenstellung zeigt namentlich in der Durchschnittsleistung pro Jahr der sämmtlichen größeren Waschinen Serie B, C und D, daß dieselben sehr start ausgenutzt worden sind, indem die 4 gekuppelten Versonenzugsmaschinen durchschnittlich 45,000, die 6 gekuppelten Güterzugsmaschinen 33,000 und die 8 gekuppelten Bergmaschinen 28,800 Kilometer pro Jahr und pro Stück zurückgelegt haben.

c. Materialverbrauch und Unterhalt ber Lokomotiven.

An Brennmaterial kamen zur Verwendung bis zur Eröffnung ber Hauptlinie am 1. Juni vornehmlich englische Briquetteskohlen, nachher hauptsächlich Stückhohlen aus ber Saargegend, außerbem aber auch Ruhrkohlen in Stück- und in Briquetteskorm.

Es haben im Verlaufe des Berichtsjahres vielfache Proben und Vergleichungen über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Kohlensorten in Hinsicht der Leistung im Verhältniß zu den Kosten und anderen Eigenschaften, wie Rauchsentwicklung zc., stattgefunden und es werden nunmehr bis auf Weiteres die Personenzüge hauptsächlich mit Ruhrstohlenbriquettes und die Güterzüge mit Saarkohlen geführt.

Die Verbrauchsquantitäten und die Kosten derselben total und serienweise vertheilt auf die Einheiten der Leistung sowie der monatliche Verbrauch sind aus der Tabelle Nr. 16 zu entnehmen.

Was die Kosten anbetrifft, so ist zu bemerken, daß die Kohlen aus jedem Bezugsort durch die Frachtauslagen bis zu den Depotstationen der Gotthardbahn wesentlich vertheuert werden, was bei Bergleichungen der Ausgaben mit andern Bahnen nicht außer Acht gelassen werden darf.

Eine genauere Ausscheidung der Verbrauchsquantitäten auf die einzelnen Strecken und einzelnen Leistungseinheiten war wegen Verwendung der Maschinen zu verschiedenen Dienstleistungen in den ersten Monaten des Hauptbetriebes noch nicht möglich.

Als Schmiermaterial für die Lokomotiven kam hauptsächlich Küböl zur Berwendung, daneben auch diverse mineralische Oele, deren successive Einführung angestrebt wird. Der Berbrauch und die bezüglichen Kosten sind serien= und monatweise in der Tabelle Nr. 17 angegeben.

Es ist zu bemerken, daß der Verbrauch an Schmiermaterial ein relativ großer ist, was hauptsächlich davon herrührt, daß die Mehrzahl der Lokomotiven neu war und in Folge dessen namentlich in den ersten Wonaten des Hauptbetriebes vielsach heißlausende Waschinentheile vorkamen, die einen abnormalen Verbrauch von Schmiermitteln bedingten.

Die Unterhaltungskoften sind umgekehrt relativ gering wegen der Neuheit der Mehrzahl der Lokomotiven. Kosten und Bertheilung derselben sind auf Tabelle Nr. 21 dargestellt.

2. Wagen.

a. Stanb ber Wagen.

Derfelbe ist für Ende des Berichtsjahres aus Tabelle Nr. 18 ersichtlich.

Die sämmtlichen Personenwagen, mit Ausnahme von 12 Stück III. Klasse-Wagen, sind auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Hauptlinie mit der Einrichtung für Gasbeleuchtung versehen worden. Ebenso wurde ein Theil der Personenwagen mit der kontinuirlichen Bremse, System Hardy, ausgerüstet, welche in den Schnellzügen nunsmehr in Verwendung steht.

b. Leiftungen ber Wagen. Hierüber gibt die Tabelle Nr. 19 Aufschluß.

c. Materialverbrauch und Unterhaltung stoften. Dieselben sind in den Tabellen Rr. 20 und 21 angegeben.

3. Wertftätten bienft.

In Folge ber auf Seite 23 erwähnten Vergrößerung und Ausstattung ber bestehenben provisorischen Wertsstätten ist es uns möglich geworden, die laufenden Reparaturen mit Ausnahme einiger dringlicher Arbeiten, welche in der Hauptwerkstätte der Schweiz. Centralbahn in Olten und von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen ausgeführt wurden, selbst zu besorgen

4. Berfonalbeftanb.

Der gesammte Personalbestand des Zugförderungs= und Werkstättendienstes hat jeweilen mit der Vermehrung der Betriebsstrecken und der Zunahme des Verkehrs Zuwachs erhalten. Um Ende des Betriebsjahres betrug die Zahl der Beamten und Arbeiter für den Fahrdienst 267 und für den Werkstättendienst 173. Die einzelnen Kategorien sind im Personaletat besonders aufgeführt.

V. Berfchiebenes.

Reklamationen sind vom 1. Juni bis 31. Dezember 1882 eingegangen 264. An Entschädigungen wurden bezahlt:

	1,	0		0 ,											
Für	Beschäbigungen					•					in	26	Fällen	Fr.	15,095.51
"	Manko .							*			"	12	"	"	148.48
"	Verspätung und	irrige	Instract	oirung							"	36	"	"	1,198.56
"	nicht abgelieferte	Geger	ıftänbe								"	.3	"	"	1,577.75
"	Verlust an Frad	ht= uni	d Lager	gelb	•						"	5	rî.	"	90.75
"	unrichtige Behan	idlung	der Zo	Uschein	e						"	2	. //	"	7
"	Verschiedenes									•	"	5	"	"	20. 35
							,		Zu	fammen	in	89	Fällen	Fr.	18,138.40

Für eine Anzahl im Jahre 1882 eingelangter, aber erst im Jahre 1883 zum Austrag gelangender Reklamationen stellen wir ferner in die Betriebsrechnung pro 1882 einen Betrag von "20,000. — Total Fr. 38,138. 40

Unter den für Beschädigungen ausbezahlten Fr. 15,095. 50 ist ein Betrag von Fr. 12,112. 75 inbegriffen, welcher den Werth der von uns übernommenen havarirten und denjenigen der verslorenen Theile einer Wagenladung Baumwollengarne und Tücher repräsentirt, die im Wagen N.O.B. 6059 sich befand, der den 8. Juli in Göschenen auf der Brücke vor dem großen Tunnel entgleiste und dessen Inhalt theilweise in die hochangeschwollene Reuß geschleudert und fortgeschwemmt wurde. — Vom Verkause der havarirten Waare erlösten wir Fr. 4284. 20, die unten aufgesührt sind.

Hievon sind abzuziehe	n:											
Rückvergütung anberer Bahnen	٠.									Fr.	15. —	
Betheiligung fehlbarer Angestellt	en .				•	•	•			"	74. —	· /
Erlös von Transportgegenstände	n, n	velche	ber	Bahn	in	Folge	Grled	igung	von			
Reklamationen anheimgefallen	find)	•							"	4389.70	
Erlös von überzähligen Transp	ortge	genst	inbei	n.	•			•		"	14. 50	,, 4,493. 20
											Bleiben	Fr. 33,645. 20

Im Jahre 1882 sind 373 Frachtreklamationsgeschäfte anhängig gemacht worden, wovon 268 endgültig erledigt wurden und der Rest mit 105 pro 1883 vorgetragen ward.

F. Personaletat.

Auf	Ende des Jahres 1882 war b						nder:			
	. • 1	ા. શાહ્	zemeine	Ver	rwalt	ung.				
	Sekretariat und Kanzlei ber D	ireftion	i (influsi	ve 2	Ueber	setzer)			17	
	Archivariat						•		4	
	Büreau der Rechnungsrevision				•	•			4	
	Buchhaltungsbüreau					•		•	4	
4.	Hauptkassa		•		*				5	
	Kommerzielles Büreau .							•	10	
	Kommerzielle Agenten		*						4	
	Betriebskontrolle (inklusive Sta	tistif d	es Verke	hres)					26	
2	Reklamationsbüreau				, . ·				2	
	Telegrapheninspektion und Teleg	graphist			• •	٠.			3	
	Abwartpersonal				•				2	
	Buchbinderei und Lithographie								5	
	Materialverwaltung								10	96
	2. Bahna	ufsicht	ts= und	Uni	terha	ltung	gsbiei	ıst.		
	Oberingenieur und Centralbured	au .		•		•			7	
	Bahningenieure und beren Bür	eaux		٠		•			10	
	Bahnmeister und Aufseher .								19	
	Vorarbeiter und Stellvertreter								56	
	Streckenwärter		•		•		•	•	104	
	Nachtwächter					•			35	
	Ständige Bahnarbeiter .								84	
	Barrierenwärterinnen			•					115	
	Berschiedene Angestellte .								7	437
	3. Stati	ons=,	Erpedi	tions	3= unt	3u	gdien	ſt.		
	Oberbetriebsinfpektion und Kan	zlei der	felben	•	•				13	
	Wagenkontrolle		•				•		7	
	Betriebsinspektionen und beren	Büreai	ur .						5	
	Bahnhofvorstände								6	
	Stationsvorstände								35	
	Souschefs	•							4	
	Stationsgehülfen								36	
	Einnehmer								4	
	Gepäckerpedienten		•						2	
	Telegraphisten		-						6	
	Ambülante Stellvertreter .								5	~
	·	•			•		Ueberi		123	533
							HEDET	ııuy	1 ≉ 0	ນວວ

			Uebertrag	123	533
Güterexpedienten				3	
Gütererpeditionsgehülfen .				36	
Güterschaffner				11	
Rangirmeister				8	-
Portiers				4	
Volontärs				12	
Stationswärter				65	
Vorstand bes Zugbienstes .				1	
Zugführer				35	
Konbukteurs				60	
Bremser				118	476
				n	
4	. Masch	inenbienst.			
Maschinenmeister und bessen Hülfsp	erional			17	
Vorstände der Maschinendepots und		ilfanerional		10	-
Lokomotivführer	better ty	ιησριτησιιαι		59	
Heizer		• •		45	
Heizer prov.				31	
Butzermeister	•	• •		3	
Lokomotivputer		•		58	
Lampisten	•		•	3	
Wagenaufseher				1	
Wagenvisiteurs	• •		• • • •	6	
Bisiteurgehülsen		•		4	
Wagenreiniger, Schmierer und Heiz	or .	•		30	267
28ugenteringer, Symmeter und zeige		•			~01
5.	Wertstä	ittendien	ſt.		
a) Reparatur=Werkstätte					
		nu.	. 8		
Werkstättenchef und bessen Büreaupe	erjonal	•		8	
Werkführer	• •			2	
	~	•		5	×
Schlosser, Dreher, Schmiebe, Maler	, Sattler		• • • •	88	
Handlanger				26	140
Lehrlinge				11	140
b) In ben Maschinenbepô	its=Werl	stätten.			
Borarbeiter				2	
				31	33
Schlosser, Dreher und Schmiede	• , •				
			eamten und An	gesteuten .	1449
	per B	ahnkilometer			5,44

G. Berichiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe bes Berichtsjahres 1882 haben nachfolgende Unfälle stattgefunden:

		a	.) Er	itgle	ifung	jen.					
Auf den Stationen										8	81.1
" offener Bahn	•		•		g ² ••	•	•		. · · · · ·	2	10
		b) Z1	ısam	menst	öße.					
Auf ben Stationen	•	•	•		•		•			3	3
	c).	Son	ftige	Gre	ignif	ſe.					
Defektiverden ber Lok Steinfall auf die Ba Beschädigung des Ba	hn und C	erdrut	chung	en		•				6 5 2	ned die e Geberreitung Lagder ist die
Lawinensturz .		٠		•	•					_1_	14
	d) Tödtı	ıng u	ind Q	Berle	tung	non	Mei	ıscher	ι.		
Getödtet.											
Reisende				•		= 1 _ 1				_ 4	
Drittpersonen .		* •	•	•	· ·	- "				314	
Verlett.											
Reisende	•	•	•	•						_	
Bahnbedienstete .	* •	•	•		•	•	g = 18 ⁷ .c		•	8	15
							Total	der 1	Infälle		42

Ueber die Ursache der Tödtungen bemerken wir Folgendes:

Am 4. Februar Abends 9 Uhr wurde durch Zug 10 zwischen Cresciano und Osogna ein Mann überfahren und getöbtet. Derfelbe war geistesschwach und konnte in unbewachtem Augenblick zu Hause entkommen.

In der Nacht vom 12. auf den 13. April wurde der Ersatzmann eines Wärters im großen Gotthardtunnel, welcher eingeschlafen war, zu spät erwachte und im Augenblicke, da Zug 3 seine Nische passirte, das Geleise überschreiten wollte, vom Zug übersahren und sofort getöbtet.

Am 7. Juni wurde das zweijährige Knäblein des Portiers im Bahnhof Bellinzona durch Ueberfahren mit einem Güterwagen getödtet; dasselbe stand trot mehrfacher Warnungen nicht unter gehöriger Obhut. Die Schuldlosigkeit der Angestellten konnte nachgewiesen werden.

Am 14. Juli fiel ber Lokomotivführer Leoni in ber Nähe ber Station Locarno aus unbekannter Ursache von ber Lokomotive bes Zuges 21 und erlitt einen Schäbelbruch, in Folge bessen er am 29. Juli gestorben ist.

Um 22. Juli wollte ein ständiger Bahnarbeiter einen neben das Geleise gefallenen Stein beim obern Portale des Polmengo-Tunnels vor Ankunft des Zuges entfernen, strauchelte und wurde vom Zug 10 derart verletzt, daß er am andern Tag starb.

Am 22. August saß das 16 Monate alte Kind eines Bahnwärters oberhalb dem Pfaffensprung-Tunnel bei Annäherung einer leer von Wassen zurückkehrenden Lokomotive hart an den Schienen. Die Mutter wollte dasselbe entsernen, wurde jedoch sammt ihrem Kinde von der Lokomotive erfaßt und bei Seite geschleubert, wobei sie Berletzungen erlitt, welche jedoch nicht lebensgefährlich waren, während das Kind in Folge der gleichfalls erhaltenen Verwundungen seither starb.

Am 23. November Abends nahm ein entlassener Arbeiter beim Heimkehren zu seinem Wohnort den Weg über die Gisenbahnlinie und durch den Artoito-Tunnel, woselbst er von Zug 5 erfaßt und mit solcher Gewalt zwischen Tunnelwand und Schienenstrang zu Boden geworfen wurde, daß er eine Stunde nach dem Unfall an den am Kopf erhaltenen Verletzungen starb.

2. Berficherung sverträge.

Mit der Uebernahme der Hochbauten, des Rollmaterials, der Ausrüstungsgegenstände für die Stationen u. s. w. mußte auch für die Feuerversicherung dieser Objekte gesorgt werden. Die Hochbauunternehmer hatten während des Baues Versicherungsverträge abgeschlossen und wir hatten und mit denselben und den Versicherungszegesellschaften dahin verständigt, daß wir mit der Uebernahme der Objekte in den bezüglichen Vertrag eintraten. Für die Versicherung der Modilien sorgten wir durch Einbeziehung der neu angeschafsten Gegenstände in die bezreits abgeschlossenen Policen.

Da wir nach dem Vorgange anderer Eisenbahngesellschaften eine Vereinfachung des Versicherungswesen ansstrebten, wonach alle Versicherungsvohjekte in einen Versicherungsvertrag, beziehungsweise die Mobilien und die Immobilien in je einen Versicherungsvertrag aufgenommen werden, mußten, um alle Komplikationen zu vermeiben, sämmtliche bestehenden, sehr manigsaltigen Verträge auf den gleichen Ablauftermin gestellt werden. Wir ließen beshalb alle Verträge auf den 31. Dezember 1882 prolongiren und trasen die nöthigen Anordnungen, um auf den 1. Jänner 1883 neue Verträge abschließen zu können. Das Weitere hierüber fällt in den nächsten Geschäftssbericht.

Der Kollestiv-Haftpschichtversicherungsvertrag für das Betriedspersonal ging mit dem 31. Dezember 1881 zu Ende. Wir nahmen von einer Erneuerung desselben Umgang, indem wir, gleich wie fast alle übrigen Bahnverwaltungen, von der Ansicht ausgehen, daß Auslagen dieser Art, die leider nicht zu vermeiben sind, aber auch in ihrem Umfange einen ziemlich konstanten Charakter ausweisen, ohne Herbeiziehung einer Bersicherung als gewöhnliche Betriedsauslagen zu betrachten sind.

Dagegen schlossen wir mit der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur auf den 1. Jänner 1882 einen neuen Unfallversicherungsvertrag für sämmtliche Reisende und Drittpersonen ab.

Die Bersicherungsgesellschaft gewährt der Gotthardbahngesellschaft Bersicherung in unbegrenzter Höhe gegen alle Folgen der zivilen Haftpflicht auf Grund des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes gegenüber allen Reisenden, allen mit Freikarten versehenen Reisenden, gleichviel ob sie im Dienste der Gesellschaft stehen oder nicht, und gegensüber allen Drittpersonen. Die Gotthardbahngesellschaft bezahlt als Jahresprämie vier per mille der jährlichen Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehr und fernere zwölf Franken für je zehntausend beförderte Reisende. Der Bertrag ist auf zehn Jahre abgeschlossen.

3. Unterftütungs= und Benfionskaffe für die Angestellten und Rrantenkaffen für die Arbeiter.

Die Rechnungsergebniffe biefer Kaffen auf 31. Dezember 1882 find folgende:

a) Unterftütungs= und Benfionstaffe für die Angeftellten.

In Folge Eröffnung ber burchgehenden Linie betrug die Zahl ber Mitglieder am 31. Dezember bes Berichtsjahres 799 gegenüber 164 am Ende bes Borjahres.

Die Zahl der Unterftützungsberechtigten ist von 5 auf 7 gestiegen.

Die Rechnungsergebniffe find in nachstehender Tabelle niedergelegt.

1881		1881		(°. ! Y	1882		1889	2
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Einnahmen:	Fr.	Ct.	Fr.	C
		14,054	81	Salbovortrag auf 1. Januar		20.0	20,435	3
5,190	61		×	Jahresbeiträge ber Mitglieder	26,906	79		
194	90			Eintrittsgeld neuer Mitglieder	11,292	70		
255				Nachzahlung der Mitglieder bei Befoldungs= erhöhungen	7,220	93		
237	35			Bugen von Mitgliebern und Privaten	1,754	_	. 0	
95	65			Erlös von gefundenen und nicht reklamirten Gegen- ftänden	35	76		
200	00			Schenkungen	201	20		
718	24			Rapitalzinse	1,840	73		1
1,038	15	-		Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	17,937	90		-
7,929	90			Zusammen	67,190	$\frac{3}{01}$		
1,020	30			արաստուս	07,130		* /	
				Uusgaben:				-
13	38			Rückerstattung an ausgetretene Mitglieder	_			
		8		Beerdigungskoften für verftorbene Mitglieber .	20	_		
1,536				Unterstützungen an Mitglieder	1,788	_	- v -	-
1,549	38			Zusammen	1,808	_	D 0	
		*			50. X			
9		6,380	52	Ginnahmenüberschuß			65,382	C
				Hiezu die auf den Werthtiteln ausstehenden March=				
		240	40	zinfe			240	4
		20,675	73	Vermögensbestand der Kasse auf 31. Dezember .			86,057	7
							-20	

Von diesem Betrage sind 13,900 Fr. in Obligationen der Einzinserkasse und ber Spar= und Leihkasse des Kantons Luzern und 71,000 Fr. in Obligationen des Kantons Zürich angelegt.

b. Rrantentaffe für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Statuten ber Krankenkasse für die Arbeiter ber Gotthardbahn wurden im Laufe des Berichtsjahres den neuern Erfahrungen auf diesem Gebiete entsprechend modifizirt; der Stand der Kassa war auf Ende 1882 folgender:

			Abthei	lung				
	Bahnauffi Unterhal dien	tung8=	Station Expedition Zugsdi	18= 11:	Maschine Werkstä dien	itten=	Tota	ıl -
Cinnahmen	Fr.	Œt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Eintrittsgelder nach § 4	6		306	_	891	_	1203	_
Regelmäßige Beiträge nach § 5	42	95	737	05	2136	60	2916	60
Bußen	27	50	24	50	199	45	251	45
Leistung der Gesellschaft nach § 7	10	74	184	26	534	15	729	15
Zinse bes angelegten Kapitals	8	65	3	89	59	55	72	09
Schenkungen (Saldi der frühern Krankenkaffen)	676	20			1603	49	2279	69
	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
Ausgaben								
Unterstützungen, Transportkosten nach § 9 Ziff. 1		_		_	_	_		_
Arzthosten		_	20	50	444	90	465	40
Webifamente " " " " 3			- 11	10	101	25	112	35
Verpflegungskoften , , , , , 4	_	_	123	_	805	50	928	50
Beerdigungskoften		_	-		79		79	
Rückzahlungen an austretende Mitglieder		_	6		48	50	54	50
Verschiedenes (Druckfosten)	_	_	-	-	103	75	103	75
	_	_	160	60	1582	90	1743	50
					ę			
Einnahmen	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
Ausgaben		_	160	60	1582	90	1743	50
Salbo am 31. Dezember 1882	772	04	1095	10	3841	34	5708	48
40								
				,				
								8
				8.7				
3								
								,

c. Fond für hervorragende Leiftungen im Betriebsbienfte.

Wir haben hier noch dankend zu erwähnen, daß uns von einem "warmen Freunde der Gotthardbahn, der zur Zeit nicht genannt sein will," die Summe von 10,000 Fr. in 5% Obligationen der Gotthardbahn nebst Coupons per 30. September 1882 zc. mit der Zusicherung übergeben worden ist, von 1883 bis 1890 jährlich weitere 5 Gotthardobligationen von je 1000 Fr. per 1. Juli zuzuschießen, bis das Kapital 50,000 Fr. betragen wird. Vier Prozent der jeweiligen Jahreserträge sollen, respektive können jährlich verwendet werden:

"Zu Belohnungen für solche beim Betriebsdienste Angestellte der Gotthardbahn, respektive deren Hinterlassenen, "welche sich unter besonders schwierigen Berhältnissen ausopfernd, muthig, besonnen oder überhaupt dienstsfertig "gezeigt und dadurch Passagiere oder andere zur Bahn in Beziehung tretende Personen gerettet oder vor Gesahren "beschützt oder dieß zu thun wenigstens versucht haben."

Ueber das Borhandensein eines solchen Falles und über das Maß der Gratifikation hat nach Bestimmung des Gebers die Direktion zu entscheiden. Bei einer sehr rühmlichen That kann die Belohnung sofort nach erhaltener Kunde und nicht erst am Ende des Jahres zugesprochen werden. Wenn in einem Jahre keine hervorragende Leistung dieser Art vorliegt, so ist der ganze Zins auf neue Rechnung vorzutragen und es soll die Schenkung unter dem Titel: "Fond für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste" selbstständig verwaltet werden.

Da im Berichtsjahre zu berartigen Belohnungen keine Beranlassung eintrat, so stellt sich ber Kapitalbetrag bieses Kondes mit 31. Dezember 1882 auf Fr. 10,375.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Bersicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Lugern, ben 26. Mai 1883.

Namens der Direktion der Gotthardbahn;

Der Prafident :

3. Bingg.

Der erfte Sefretar:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes;

Der Präsident:

S. Rieter.

Der Sefretär:

Schweizer.