

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: 13.01.2026

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 angestrebt und auch glücklich erreichte Ziel, den Bau einen Monat 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 Lebhafte angespannt, und zwar sowohl nach der eigentlichen Betriebseröffnung als in der unmittelbar vorangegangenen Periode.

A. Tarifmaßregeln.

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 Waren durch den großen Tunnel vom 1. Januar bis zum 31. Mai ein provisorischer Tarif, welchem die Maximalanfänge des internationalen Vertrages zu Grunde gelegt wurden, aufgestellt. Mit Eröffnung der Linie Giubiasco-Lugano wurden die bestehenden Tarife der Tessin. Thalbahnen auch auf diese neueroöffnete Strecke ausgedehnt. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes der durchgehenden Linie Luzern, bezw. Rothkreuz-Chiaffo 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 Viehverkehr vom 1. Juni 1882; 2) die Distanzenzeiger für den direkten Personen- und Gepäckverkehr Gotthardbahn-Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Appenzellerbahn, Lötsthalbahn, Schweizerische Centralbahn, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten, Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn, Suisse Occidentale und Simplonbahn und Bulle-Romontbahn.

Für den Personen- und Gepäckverkehr wurden folgende Tarife eingeführt:

a. Interner und direkter schweizerischer Personenverkehr.

1) Der Tarif für den internen Personen- und Gepäckverkehr der Gotthardbahn vom 1. Juni 1882; 2) der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und den Vereinigten 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 für die Beförderung von Personen im Abonnement vom 1. Juni 1882; 8) der Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Arth-Rigi-Bahn vom 15. Juli 1882; 9) der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen der Gotthardbahn und der Suisse Occidentale und Simplonbahn und Bulle-Romontbahn.

b. Internationaler Personenverkehr.

1) Der Personen- und Gepäcktarif für den direkten Verkehr 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-sächsisch-schweizerische 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 Verkehr zwischen Stationen der k. Württembergischen Staatsbahn und solchen der Gotthardbahn vom 1. Juni 1882;

- 5) der I. und II. Nachtrag zum mitteldeutsch-schweizerischen Personen- und Gepäcktarif vom 1. Juli, bzw. 15. Dezember 1882; 6) der Personen- und Gepäcktarif Main-Neckarbahn und Badische Bahn-Gotthardbahn vom 1. Juni 1882; 7) der Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der l. Direktionsbezirke Frankfurt, Köln und Elberfeld einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen anderseits vom 1. Juni 1882; 8) der Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Eisenbahnen 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 Verkehr zwischen London einerseits und schweizerischen und italienischen Stationen anderseits via Frankreich vom 11. September 1882.

e. *Transitverkehr.*

- 1) Der Personen- und Gepäcktarif für den 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-Chiaffo 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) *Kundreiseverkehr.*

Zum Zwecke der Errichtung eines internationalen Kundreiseverkehrs wurden in verschiedenen Konferenzen die bezüglichen Grundlagen festgestellt. Die Ausarbeitung derselben konnte aber im Berichtsjahre nicht mehr bewirkt werden.

In Betreff des *Güterverkehrs* sind die Tarifmaßnahmen für nachbezeichnete Verkehre hervorzuheben:

a) *Interner und direkter schweizerischer Güterverkehr.*

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

1. Der Gütertarif für den internen Verkehr 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-Margauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten.

Diese Tarife sind alle auf den Tag der Eröffnung der durchgehenden Linie eingeführt worden.

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

Zu den sub 3 und 4 erwähnten Tarifen ist je ein Berichtigungsblatt, Tar- und Distanzberichtigungen enthaltend, erschienen. — Im Weiteren sind im Laufe des Berichtsjahres zur Einführung gekommen: 5. der Gütertarif Gotthardbahn und Ostschweiz-Waldshut und 6. die Kartierungstaxen für Steinkohlen ab Basel nach der Gotthardbahn.

Mit den übrigen, vorstehend nicht genannten Schweizerischen Bahnen wurden direkte Gütertarife noch nicht erstellt, einerseits weil deren Entschließung betreffend Annahme des deutschen Reformsystems 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 beteiligten Schweizerischen Bahnen bezüglich der schweizerischen Transportstrecken das deutsche Reformsystem zur Anwendung gebracht. Die Italienischen Verwaltungen konnten sich hiezu nicht entschließen, sondern bestanden bezüglich ihrer Linien auf der Beibehaltung desjenigen Tarifsystems, welches in ihren direkten Tarifen mit Deutschland via Brenner und via Gotthard Anwen-

dung gefunden hat. Zu 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 sind von den Italienischen Bahnen sowohl in den allgemeinen Tarifen wie auch in den Ausnahmetarifen im Großen und Ganzen die gleichen Beträge eingerechnet wie im deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard und via Brenner und es wurde von denselben vielfach die Forderung gestellt, es möchten die Schweizerischen Bahnen namentlich für Artikel, welche für den italienischen Export, resp. für den Transit durch Italien von wesentlicher Bedeutung sind, die gleichen italienischen Einheitssätze bewilligen. Wir konnten nicht nur dieser Forderung eine theilweise Berechtigung nicht absprechen, sondern erachteten eine bezügliche Maßregel auch als in unserm eigenen Interesse liegend. Wir erklärten deshalb, in allen denjenigen Fällen zu Taxermäßigungen Hand bieten zu wollen, in denen entweder die Konkurrenz anderer Routen oder diejenige anderer Produktionsorte Reduktionen erheischt oder in denen durch Herabsetzung der Transportbeträge eine erhebliche Entwicklung des Verkehrs sich erwarten lasse. Die übrigen beteiligten Schweizerischen Bahnen nahmen nicht den gleichen Standpunkt ein. Während die Ostschweizerischen Bahnen erklärten, das Urfinden um spezielle Taxermäßigungen im schweizerisch-italienischen Verkehre ablehnen zu müssen, boten die Jura-Bern-Luzernbahn und die Schweiz. Centralbahn Hand, der Forderung der Italienischen Verwaltungen wenigstens theilweise zu entsprechen. In Folge dessen gelangten für einzelne spezielle Artikel, wie Wein, Südfrüchte, Baumwolle und Getreide, Ausnahmetarife mit reduzierten Sätzen zur Einführung. Soweit sich dieselben jedoch auf Stationen der Ostschweizerischen Bahnen beziehen, wurden von den letzteren die normalen Taxen eingerechnet, resp. Ermäßigungen von der Gotthardbahn allein gewährt.

Im Berichtsjahre sind für diesen Verkehr nachstehend verzeichnete Tarife in Kraft getreten:

1. Der schweizerisch-italienische Gütertarif, und zwar Heft I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Waarenklassifikation; Heft II, enthaltend die Taxen 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 Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweiz. Nordostbahn, der Alargauischen Südbahn und der Gotthardbahn; 2. die Nachträge I zu den vorstehend genannten drei Tarifheften für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, enthaltend die durch Gewährung verschiedener Ausnahmetarife nöthig gewordenen Änderungen in der Waarenklassifikation, sowie die bezüglichen Frachtfäße für die schweizerischen und die italienischen Strecken; 3. Ausnahmetarife für den Transport von Getreide, Wein, Baumwolle, Südfrüchten und gußeisernen Röhren ab Chiasso transit nach und von Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn und der Emmenthalbahn (die unter Nr. 1 aufgeführten Tarife sind am 15. August, die unter Nr. 2 und 3 genannten am 15. September in Kraft gesetzt worden); 4. die Tarifhefte II a und III a für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, enthaltend die Taxen der allgemeinen und der Ausnahmetarife für die schweizerischen und italienischen Strecken bis und ab Pino transit; 5. Ausnahmetarife für Getreide sc. ab Pino transit nach und von Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn und der Emmenthalbahn; 6. die Nachträge II zu den unter Nr. 1 genannten Tarifheften I, II und III (die unter Nr. 4, 5 und 6 bezeichneten Tarife sind seit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Cadenazzo-Pino-Luino, 4. Dezember, gültig); 7. Taxen ab Luzern transit und ab Rothkreuz nach und von Chiasso transit; 8. Nachtrag 1 zu Heft I des Gütertarifes Nord- und Ostschweiz-Gotthardbahn, enthaltend direkte Frachtfäße für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn einerseits und Chiasso transit (Italien) anderseits; 9. Nachtrag 2 zum nämlichen Tarife, enthaltend direkte Frachtfäße für den Güterverkehr zwischen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und Chiasso transit (Italien) anderseits; 10. Frachtfäße ab Chiasso transit nach und von den Stationen der Alargauischen Südbahn. Überdies sind, wie bereits oben erwähnt, für einige wichtige Transportartikel Ausnahmetaxen 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 werden, da die betreffenden Verwaltungen ihre Entschlüsse betreffend Annahme des deutschen Reformsystems noch nicht gefaßt hatten.

c) Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Wie bereits im Geschäftsberichte für das Jahr 1881 bemerkt, wurde zwischen den Deutschen und Schweizerischen Verwaltungen vereinbart, für die Strecken nördlich von der schweizerisch-italienischen Grenze die Tarife auf Grundlage des deutschen Reformsystems zu erstellen. Die Italienischen Bahnen gaben am Anfang des Berichtsjahres die Erklärung ab, daß sie für den Verkehr Italien-Deutschland via Gotthard dieselbe Waarenklassifikation und die gleichen proportionalen Tarantheile gewähren werden, die sie im Verkehr Italien-Deutschland via Brenner zugestanden haben. Die ebenfalls schon im letzjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen über die Regulirung der Konkurrenzverhältnisse zwischen der Gotthard- und der Brenneroute haben zu einer Vereinbarung zwischen den an diesen Verkehren beteiligten Verwaltungen geführt, deren Grundzüge in Folgendem bestehen: Die Instradierung des Verkehrs hat über diejenige Route (Gotthard oder Brenner) zu erfolgen, welche die kürzeste Entfernung zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation für sich hat. Der Verkehr zwischen denjenigen Stationen Deutschlands und Italiens, bei welchen die Differenz der Gesamtentfernung via Gotthard und via Brenner nicht größer ist als 20% der Distanz nördlich von den schweizerisch- beziehungsweise österreichisch-italienischen Grenzstationen, wird als Gemeinschaftsverkehr betrachtet. Von den hieraus auf die deutsch-schweizerischen, beziehungsweise deutsch-österreichischen Strecken entfallenden Einnahmen werden der transportirenden Route die Transaktionskosten und der Versandt-, beziehungsweise Empfangsbahn die eingerechnete Expeditionsgebühr zum Voraus zugeschrieben. Der verbleibende Rest wird unter die beiden Routen (Gotthard und Brenner) hälftig vertheilt. Die Einnahmen aus dem übrigen (Nichtgemeinschafts-) Verkehr fallen ausschließlich der transportirenden Route zu. — Bei der Tarifbildung wurden von den Deutschen Bahnen die preußischen Grundtaxen und von den Schweizerischen Bahnen die preußischen Grundtaxen mit 20% Zuschlag bei Entfernungen bis 100 Kilometer und 15% Zuschlag bei Entfernungen über 100 Kilometer, von den deutsch-schweizerischen Grenzstationen an gemessen, eingerechnet. Soweit der bei Aufstellung dieser Tarife bestehende deutsch-italienische Gütertarif via Brenner für Relationen, welche vereinbarungsgemäß dem Instradirungsgebiete der Gotthardroute angehören, billigere Frachtfäße enthielt, als sich bei Berechnung auf obigen Grundlagen via Gotthard ergaben, wurden die betreffenden Taxen des Brennertarifes in denjenigen via Gotthard aufgenommen. Für eine Anzahl besonders wichtiger, theilweise der Wasserkonkurrenz ausgesetzter Transportartikel wurden Ausnahmetaxen auf Grund besonders vereinbarter Einheitsfäße erstellt. — Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit des deutsch-schweizerischen und des italienischen Tarifsystems mußten durchweg sogenannte Schnitttarife erstellt werden. — Von den auf diesen Grundlagen angefertigten Tarifen wurden mit der Größnung der durchgehenden Linie Immensee-Chiasso (1. Juni) eingeführt: 1) der allgemeine deutsch-italienische Gütertarif (Theil I und III); 2) der Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Gilgit aus Italien nach Deutschland; 3) der Ausnahmetarif für Steinkohlen *et c.* aus dem Saargebiete nach Italien; 4) der Ausnahmetarif für Steinkohlen *et c.* aus dem Ruhrgebiete nach Italien; 5) der provisorische Gütertarif Bayern und Sachsen-Chiasso transit. — Die sub 1 bis 4 genannten Tarife konnten jedoch erst auf den deutsch-schweizerischen Strecken in Kraft gesetzt werden, da die Italienischen Bahnen erklärten, dieselben vor Einführung auf den italienischen Strecken noch einer näheren Prüfung unterziehen zu müssen. In Folge dessen mußten sämtliche Transporte in Chiasso umkartiert werden und wurden auf den Strecken südlich von Chiasso nicht die in den deutsch-italienischen Tarifen enthaltenen, sondern die internen italienischen Taxen angewendet. Erst mit dem 6. September konnte in Folge inzwischen ertheilter Zustimmung der Italienischen Bahnen die direkte Kartirung zwischen Deutschland und Italien eingeführt werden und gelangten auf diesen Zeitpunkt neue Auflagen des allgemeinen deutsch-

italienischen Gütertarifes, sowie des Ausnahmetarifes für Lebensmittel zur Einführung, bei welchem Anlaß unter Aufhebung des sub 5 genannten Tarifes auch die bayerischen und sächsischen Stationen in den ersten aufgenommen wurden. — Um den Verkehr nach den Ufern des Längensee's zu erleichtern, wurden später die in den deutsch-italienischen Tarifen enthaltenen Taxen für Kohlen und Eisen nördlich von Chiasso transit auch für Transporte nach Locarno transit (mit Bestimmung nach den italienischen Stationen des Längensees und weiter) gültig erklärt. Mit der Eröffnung der Linie Cadenazzo-Pino wurde indessen diese Maßnahme wieder aufgehoben. — Von den im Laufe des Berichtsjahrs ferner eingeführten Tarifen erwähnen wir den Ausnahmetarif für Zucker aus Deutschland nach Stationen der Oberitalienischen Bahnen, sowie denjenigen für Steinkohlen sc. aus Sachsen nach Italien, von welch' letzterem auf die Eröffnung der Linie Cadenazzo-Pino (4. Dezember) eine neue Auflage erstellt wurde. — Im Weiteren sind auf diesen Zeitpunkt folgende durch die Eröffnung der genannten Linie bedingte Tarife eingeführt worden: 1) Theil IV des allgemeinen deutsch-italienischen Gütertarifes; 2) ein I. Nachtrag zum deutsch-italienischen Lebensmitteltarif; 3) neue Auflagen der Ausnahmetarife für Steinkohlen sc. aus dem Saar- und Ruhrgebiete. — Daneben wurden die in der Zwischenzeit nötig gewordenen Änderungen und Ergänzungen der Tarife und Instradirungsvorschriften vorgenommen. — Schließlich erübrigt uns noch, daß durch Überschwemmungen herbeigeführten Verkehrsunterbrüches auf der Brennerroute zu erwähnen. Wir wurden hiervon veranlaßt, einen temporären Ausnahmetarif auch für diejenigen deutschen Verkehrsgebiete zu erstellen, welche vereinbarungsgemäß dem Brenner angehören. Mit der Wiederaufnahme des Betriebes auf der Brennerroute wurde selbstverständlich dieser Tarif wieder außer Kraft gesetzt. Die Verhandlungen darüber, ob und inwieweit der Verkehr, welcher vereinbarungsgemäß von der Brennerroute hätte transportiert werden sollen, in die Gemeinschaft einzubeziehen sei, gelangten im Berichtsjahre nicht zum Abschluß.

d) Güterverkehr Italien-Belgien und England.

Für den Verkehr zwischen Italien einerseits und Belgien und England anderseits sind im Berichtsjahre folgende Tarife eingeführt worden: 1) Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Gilt aus Italien nach Belgien und England via Chiasso; 2) Ausnahmetarif für Steinkohlen sc. aus Belgien nach Italien via Chiasso.

— Die Italienischen Bahnen haben jedoch die direkte Absertigung zwischen belgischen, bzw. englischen und italienischen Stationen nicht zugestanden, so daß bezügliche Transporte während des ganzen Berichtsjahres in Chiasso umkettelt werden mußten. — Bezuglich des Lebensmittelverkehrs ist mit der Brennerroute vereinbart worden, den von der Linie Verona-Modena-Bologna-Pistoja-Florenz-Rom, sowie den von den östlich dieser Linie und südlich von Rom gelegenen Stationen herkommenden Verkehr hälftig zu theilen, und zwar in diesem Falle Naturaltheilung eintreten zu lassen. — Die Verhandlungen über die Einführung eines allgemeinen belgisch-italienischen Gütertarifes konnten im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden.

e) Niederländisch-italienischer Güterverkehr.

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

f) Französisch-italienischer Güterverkehr.

Um so viel als möglich auch den Verkehr zwischen Frankreich und Italien für die Gotthardroute zu gewinnen, wurde auf den 1. November ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Delle transit und Chiasso transit eingeführt. Ein 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 Tarifes für den Transport von Gilt zwischen Paris und Chiasso transit wurden noch während des Berichtsjahres zum Abschluß gebracht, so daß der bezügliche Tarif im Laufe des Monates Januar 1883 in Kraft gesetzt werden konnte.

B. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

a. Tessinische Thalbahnen.

Auf den Tessinischen Thalbahnen blieb die seitherige Organisation bis zur Gröfzung sämmtlicher Linien bestehen.

Aufer dem laufenden Unterhalte dieser Linien hatte sich das Personal auch mit bedeutenden Rekonstruktionsarbeiten und den Um- und Zubauten auf den Stationen zu beschäftigen. Die letzteren Arbeiten haben wir bereits unter dem Capitel Bahnbau erwähnt; zu den ersteren gehört die durchgehende Rekonstruktion des Oberbaues der Linien Biasca-Cadenazzo und Lugano-Chiasso, um denselben in einen den gesteigerten Verkehrsverhältnissen entsprechenden Zustand zu setzen. Die Rekonstruktion bestand in der Auswechslung schadhafter Schwellen und Schienen, der Vermehrung der Unterlagsplatten und theilsweisen Ummagelung der Geleise. Diese Arbeiten sind bis Ende des Berichtsjahres zum größten Theile vollendet worden.

Mit der Gröfzung sämmtlicher Linien wurden die Tessiner Thalbahnen in die definitive Organisation eingefügt.

b. Gösschen-Airolo.

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

c. Ganzes Netz.

Mit der Gröfzung des ganzen Netzes trat die definitive Organisation des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes in Kraft.

Die Organisation beruht auf dem in der Schweiz auch von der Zura-Bern-Luzern-Bahn und Suisse Occidentale acceptirten Grundsätze der vollständigen Trennung des Bahnaufsichtsdienstes von dem Bahnunterhaltungsdienste.

Von ersterem bildet 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 absorbiert, wird derselbe in der Arbeiterrotte 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 dieser Organisation in drei Bahnmeisterbezirke, 11 Bahnmeister- und 35 Vorarbeiterstrecken. Der Personalbestand am Ende des Jahres 1882 ist dem Kapitel „Ausgaben und Statistik des Betriebes“ beigefügt.

Jede Vorarbeiterstrecke bildet 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 Hülfswärter und die Aspiranten auf vakant werdende Wärterstellen. Diese Organisation bildet die größtmögliche Gewähr für einen sichern Bahnbetrieb und hat sich in dieser Beziehung auch bereits bewährt, indem alle Fälle, in welchen sich gefahrbringende Hindernisse dem Zugverkehr entgegengestellt haben (wie Steinfälle, Wildbachausbrüche, Lawinenstürze, Schienenbrüche, böswillige Beschädigungen &c.), so rechtzeitig bemerkt wurden, daß die betreffenden Bahnzüge gewarnt oder angehalten werden konnten.

Der Unterhalt der Bahn auf den neuen Linien hatte sich in dem abgelaufenen ersten Semester des 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 *et c.*, ist für den ungehinderten Betrieb auf der Gotthardbahn von so erheblicher Wichtigkeit, daß für dieselbe ein eigener Dienst organisiert wurde.

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

Die Betriebsstörungen, welche in der genannten Betriebsperiode in Folge Beschädigungen von Bahnanlagen oder Hindernissen auf derselben vorgekommen sind, beschränkten sich auf drei Fälle, in welchen die Bahn wirklich unterbrochen war und ein Umsteigen stattfinden mußte, nämlich bei dem am 21. Juli erfolgten Ausbrüche des Selderbaches bei Silenen, welcher die Bahn auf eine Länge von ca. 40 Meter mit Schutt bedeckte, bei der Terrainabsitzung zwischen der Polmengobrücke und dem Polmengotunnel vom 29. Oktober und bei der Verschüttung der unteren Linie bei 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 Uetenbachkorrektion 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 oder Einschnitten und sechs größere Steinfälle. Es sind ferner 51 Fälle von Schienenbrüchen vorgekommen, wovon 18 auf alte Schienen der Tessinischen Thalbahnen, 21 auf Schienen der neuen Lieferung in Folge von Fabrikationsfehlern und 12 Fälle auf Zertrümmerung in Folge von Steinfällen *et c.* kommen.

Über die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn giebt die unter Kapitel „Statistik des Betriebes“ enthaltene Tabelle Näheres bekannt und wir erwähnen hier nur, daß für die abgelaufene Berichtsperiode bezüglich der neuen Linien neben den Ausgaben für die Bahnbewachung nur der gewöhnliche Unterhalt der Geleise, die Reparaturen in Folge äußerer Einflüsse (Hochwasser, Wildbachausbrüche, Steinfälle *et c.*), sowie die Räumung der Bahn von Schnee und Eis auf Betriebskonto verrechnet wurden, während alle außerordentlichen Ausgaben für Reguliren der Geleise, Beifstellung und Einbringen von Schotter, Abräumen und Abputzen der Felsböschungen, Halden und Felslehnen, der ungemauerten Tunnelstrecken *et c.* in dieser Periode noch dem Baukonto belastet wurden.

C. Fahrpläne und Übersicht der ausgeführten Züge.

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 Schnellzügen in jeder Richtung, einem Tages- und einem Nachtschnellzuge, zu eröffnen. Die Gotthardbahn ist die erste Schweizerische Bahn, welche einen regelmäßigen Nachtdienst für den Personen- und Posttransport eingeführt hat. Wir haben damit wohl weniger ein direkte lukratives Geschäft gemacht, als unzweifelhaft dem Handelsstande und der gesamten Geschäftswelt eminente Vorteile 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 Richtung per Tag auszuführen, nicht auferlegen. Wir ließen uns vielmehr von der Erwägung leiten, daß die Einführung derselben im Interesse der ganzen Gotthardroute gelegen und gewissermassen nicht zu umgehen sei.

Aus einer allgemeinen Konferenz, auf welche schon in unserem vorjährigen Berichte kurz hingewiesen wurde und an welcher die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Kgl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln, die Kgl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., die Württembergischen Staatseisenbahnen, die Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn, die Pfälzischen Bahnen, die Französischen Ostbahnen, die Belgischen Staatseisenbahnen, die Oberitalienischen Eisenbahnen, die Schweizerischen Bahnen, als Zentralbahn, Nordostbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Vereinigte 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 linksrheinischen deutschen Routen als von der französischen Route via Delle eintreffenden Nachtschnellzüge werden durch einen Tagesschnellzug, der um 7.15 Vormittags in Basel, um 10 Uhr in Luzern abgeht und 7.41 Abends in Mailand eintrifft, fortgesetzt. Umgekehrt findet 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 Nachzügen, welche ab Basel über alle vorgenannten Routen zum Theil bereits bestanden, zum Theil auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn projektiert 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 vereinbart 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 Tages Abends 5.30 in London zu sein.

In ähnlicher Weise bilden die Nachtschnellzüge der Gotthardbahn in der Richtung Basel-Mailand die unmittelbare 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 Ostschweiz 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 Tagess- und der Nachzüge 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 Rom über Genua vorausanden. Die Verbesserung der ersten wurde erzielt durch das Einlegen neuer Schnellzüge, nämlich eines in jeder Richtung auf der Linie Mailand-Boghera-Novì, welche an unsere Nachtschnellzüge anschließen. Diese Züge wurden von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen bereitwilligst wenigstens provisorisch zugestanden.

Um im Weiteren unsere Tagesschnellzüge in Mailand an die beiden Haupt schnellzüge, welche diese Stadt mit Rom über Genua verbinden, anschließen zu können, war es nothwendig, die Fahrzeiten der zu verbindenden Züge abzukürzen. 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 Brüssel vor. Gegen dasselbe erhob die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Opposition, indem sie eine wesentliche Verschiebung des Nachtschnellzuges Mailand-Basel verlangte. Durch Mehrheitsbeschuß wurde das Projekt der Gotthardbahn genehmigt und diesem Beschuß gab sodann auch der Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen seine Zustimmung.

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

Noch dürfte an dieser Stelle unsere Bestrebung Erwähnung finden, welche dahin zielte, die Sicherheit und Annehmlichkeit des Personenverkehrs in den Schnellzügen der Gotthardbahn durch geeignete Maßnahmen, entsprechend den neuesten Fortschritten der Eisenbahntechnik, zu erhöhen. Durch Vereinbarungen mit der Schweizerischen Zentralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Alta Italia gelang es zu erreichen, daß zwischen Basel und Mailand kein Wagenwechsel stattfindet und ebenso durchgehende Wagen von Romanshorn-Zürich bis nach Mailand und vice versa zirkulieren. Diese Wagen sind gleichmäßig mit der Gasbeleuchtung nach System Pintsch und mit kontinuierlichen Bremsen, System Hardy, ausgerüstet. Das Material wird von den betheiligten Verwaltungen nach Verhältniß beigestellt. Die Alta Italia liefert dabei das Material zu einem Nachtschnellzuge mit Wagen nach dem Coupe-System. Sämtliche Züge enthalten somit nur Wagen, welche entweder nach dem Interkommunikations- oder nach dem Coupe-System gebaut sind. Die Einstellung von sogenannten Schlafwagen fand sowohl in die Tages- wie in die Nachtschnellzüge statt. Die Frequenz derselben, Anfangs sehr gering, hat sich allmählig gehoben. Ihre elegante Ausstattung mit dem seitlichen, geschlossenen, jedoch mit großen Spiegelscheiben ausgestatteten Gange hat denselben namentlich in Tageschnellzügen Beliebtheit verschafft.

Für den Güterverkehr, dessen Entwicklung zum Voraus sich nicht mit Sicherheit bestimmen ließ, sahen wir zunächst eine beschränkte Zahl regelmäßiger, dagegen eine größere Zahl facultativer Züge vor. Sobald sich dann ein regelmäßiger, größerer Verkehr einstellte, als erwartet wurde, vermehrten wir auch die Zahl der regelmäßig kursirenden Güterzüge. Diese rationelle Behandlung wurde wesentlich dadurch ermöglicht, daß wir Güter- und Personendienst sorgfältig auseinanderschieden, und es dürften die nicht ungünstigen Ergebnisse der Betriebsausgaben wesentlich mit auf die Handhabung einer richtigen Defizitierung in der Anordnung der Züge zurückzuführen sein.

Noch haben wir in Bezug auf das Verkehrs Wesen auch des großen Andranges Erwähnung zu thun, welcher im Personenverkehr gleich im Anfang 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 Verkehrsstörung 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 den 1. Oktober in Aussicht gestellte Eröffnung der Pinolinie, welche geeignet gewesen wäre, dem Güterandrang naturgemäß Abfluß zu verschaffen, verzögerte sich wider Erwarten bis in den Monat Dezember. So mußte die Generelinie mit ihren starken Rampen, sowie die internationale Station Chiasso, deren Einrichtungen seiner Zeit mit Rücksicht auf den gleichzeitigen Betrieb der Pinolinie verhältnismäßig bescheiden bemessen worden 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 der in dieser ersten Betriebsperiode zu Tage getretenen Bedürfnisse hat die Verwaltung nicht unterlassen, in allen Richtungen entsprechende Vorkehren zu treffen, welche in den bezüglichen speziellen Kapiteln ihre näheren Erörterungen gefunden haben, wie die Erweiterung einiger Stationen, der Bau eines neuen Stations- und Restaurationsgebäudes in Göschenen, die Legung des zweiten Gleises im Gotthardtunnel, die Vermehrung des Rollmaterials, worunter diejenige der Lokomotiven allein 30 % des ursprünglichen Bestandes ausmacht, &c.

In Bezug auf die Zollverhältnisse hoffen wir, Dank dem Entgegenkommen der Behörden, welches durch Vermehrung 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 dem 1. Januar trat ein neuer Fahrplan mit Rücksicht auf die an diesem Tage stattgehabte Eröffnung des Verkehrs der Strecke Göschenen-Airolo (großer Tunnel) in Kraft. Der Postdienst beschränkte sich von nun ab auf die Zwischenstrecken Flüelen-Göschenen, Airolo-Biasea 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 Eisenbahnbetrieb der Linie Giubiasco-Lugano stattfand. Von da an erforderte die Reise Luzern-Mailand, welche heute in nicht ganz 10 Stunden zurückgelegt wird, immer noch 17 Stunden.

Den Fahrplan vom 1. Juni, dem Eröffnungstage der durchgehenden Linie, haben wir bereits besprochen.

Am 15. Oktober traten, wie üblich, die Winterfahrpläne in Kraft, welche, soweit es uns betrifft, keine erheblichen Abweichungen gegenüber dem Sommerfahrplan erzeugen.

Endlich am 17. Dezember fand die letzte bedeutendere Fahrplanmodifikation, nämlich die Einführung des regelmäßigen Zugverkehrs auf der Linie nach Pino, resp. Luino statt. Auf dieser Linie zirkulirt nun die nämliche Zahl von Schnellzügen wie auf der Linie nach Chiasso, indem die Züge, welche von Luzern in Bellinzona eintreffen, 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. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

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

Unmittelbare Einnahmen:	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	
Mittelbare Einnahmen	43,365	56	4,16
Total der Einnahmen	1,040,423	10	100,00

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

Ohne die Eröffnung der Tunnelstrecke Göschenen-Airolo würde der schon im leitjährigen 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

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

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

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

Bezüglich der Details der 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 1882.

	Fr.	Cts.	Prozente
Einnahmen aus dem Eisenbahnttransport:			
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
Einnahmen aus verschiedenen 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 Halbjahre der Betriebsperiode sind Resultate erzielt worden, die als recht befriedigend bezeichnet werden können, wobei bemerkt werden muß, daß auch die Unterbrechung der Brennerroute einen erheblichen Zufluß bewirkt hat.

Was den Personenverkehr im Besondern anbetrifft, so heben wir zunächst die Mehrfrequenz der I. und II. Wagenklasse gegenüber andern Schweizerbahnen hervor. Während die I. Wagenklasse im Jahre 1881 auf sämtlichen Schweizerischen Normalbahnen durchschnittlich nur von 1,48% und die II. Wagenklasse nur von 16,56% der Gesamtzahl der Reisenden benutzt worden ist, hat die Gotthardbahn 6,47% für die I. und 31,62% für die II. Klasse aufzuweisen. Bei einer Gesamtzahl von 533,605 Reisenden beläuft sich der spezifische Verkehr auf 109,166 Reisende, 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 das 2½-fache der Schweizerischen Normalbahnen im Vorjahr.

Anlangend den Gütertransport haben in Bezug auf die Klassen die Spezialtarife die größten Quantitäten aufzuweisen.

Die hauptsächlichsten Transportartikel bilden die Brennmaterialien mit 26,63%, die Lebens- und Genussmittel mit 26,19% und die Metallwaren mit 18,58%.

Das Gewicht der beförderten Güter beläuft sich auf 186,880 Tonnen, der spezifische Verkehr 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 angeknüpfsten 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 Statistik 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.

Dienstzweige.	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%
I. Allgemeine Betriebsverwaltung.						
1. Anteil an den Kosten der Centralverwaltung .	29,135	49	4,42			
2. Kommerzieller Dienst:						
a) Tarifbureau	9,616	86	1,46			
b) Betriebskontrolle	10,031	50	1,52			
3. Betriebschef und dessen 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	12,10
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.						
1—3. Personal	60,791	79	9,23			
4—9 und 11. Bahnunterhaltung	82,968	73	12,60			
10. Räumung der Bahn von Schnee und Eis .	239	65	0,04	144,000	17	21,87
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten	72,622	45	11,03			
2. Personendienst	14,668	20	2,23			
3. Güterdienst	15,074	15	2,29	102,364	80	15,55
IV. Fahrdienst.						
1. Allgemeine Kosten	11,977	93	1,82			
2. Maschinendienst	183,770	62	27,90			
3. Wagendienst	133,862	95	20,82	329,611	50	50,04
V. Verschiedenes				2,901	80	0,44
Total .				658,665	97	100,00

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

Dienstweige	Fr.	Cts.	%	Fr.	Cts.	%
I. Allgemeine Verwaltung.						
a) Personalausgaben	107,344	61	4,96			
b) Sonstige Ausgaben	41,312	40	1,91	148,657	01	6,87
II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.						
a) Personalausgaben	143,856	73	6,64			
b) Sonstige Ausgaben	13,610	76	0,63			
c) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	187,835	17	8,67	345,302	66	15,94
III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.						
a) Personalausgaben	411,233	19	18,98			
b) Sonstige Ausgaben	61,274	99	2,88	472,468	18	21,81
IV. Fahrdienst.						
a) Personalausgaben	241,390	19	11,14			
b) Sonstige Ausgaben	7,137	10	0,38			
c) Materialverbrauch der Lokomotiven	505,056	32	23,31			
d) " " Wagen	19,916	38	0,92			
e) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	58,555	84	2,70	832,055	83	38,40
V. Verschiedene Ausgaben.						
a) Conto-Corrent-Zinse und Provisionen	6,591	39	0,30			
b) Pacht- und Miethzinse	290,357	88	13,40			
c) Verlust an Hülfs- und Nebengeschäften	25	—	0,01			
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 deren Verhältnisse 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 Rollmaterials erst mit der Zeit sich einstellt, dann aber regelmäßig vorhanden sein wird und daß auch eine Steigerung des Personales der Verwaltung, welches abschließlich 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 der Bruttoeinnahmen 3,39, per Zugskilometer 25,03 Cts. Es umfassen dieselben $\frac{4}{5}$ der Ausgaben an Gehalten für die Centralverwaltung, indem ein Theil des Personales noch in erheblichem Maße mit den Berechnungen beschäftigt war. Dagegen sind die sonstigen Ausgaben für die Centralverwaltung ganz der Betriebsrechnung belastet worden.

II. Bahnaufsicht.

Die Kosten der 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 Zugsdienst.

Infolge des mit 1. Juli in Kraft getretenen neuen Rechnungsschemas sind die Kosten für das Büro und des Betriebschefs, sowie für das Zugspersonal von der Allgemeinen Verwaltung (Rub. I. 2) und vom Fahrdienst (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 Gesamtausgaben 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 Thalbahntrecken in der ersten.

IV. Fahrdienst.

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

1. Lokomotiven.

a. Stand der Lokomotiven.

Der Stand der Lokomotiven hat sich von Ende des Vorjahres 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. Leistungen der Lokomotiven.

Dieselben sind detaillirt, monat- und serienweise tabellarisch zusammengestellt in Tabelle Nr. 15. Es ist hervorzuheben, daß der Lokomotivdienst sich bis 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-Genere-Bergstrecke aus, mit dem Monat Mai auf die Rampen des Gotthard und endlich mit Dezember auf die Strecke Cadenazzo-Pino bis Luino.

Die aus der monatweisen Zusammenstellung der Lokomotivkilometer ersichtliche Zunahme der Leistungen erklärt sich einertheils aus diesem successiven Zuwachs der Betriebsstrecken und anderntheils aus dem stetigen Wachsthum der Verkehrsbedeutigkeit.

Die serienweise Zusammenstellung zeigt namentlich in der Durchschnittsleistung pro Jahr der sämtlichen größeren Maschinen Serie B, C und D, daß dieselben sehr stark ausgenutzt worden sind, indem die 4 gekuppelten Personenzugsmaschinen 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 der Lokomotiven.

Als Brennmaterial kamen zur Verwendung bis zur Eröffnung der Hauptlinie am 1. Juni vornehmlich englische Briquetteskohlen, nachher hauptsächlich Stückkohlen aus der Saargegend, außerdem aber auch Ruhrkohlen in Stück- und in Briquettesform.

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 Rauchentwicklung &c., stattgefunden und es werden nunmehr bis auf Weiteres die Personenzüge hauptsächlich mit Ruhrkohlenbriquettes 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 Frachtausslagen bis zu den Depotstationen der Gotthardbahn wesentlich vertheuert werden, was bei Vergleichungen 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 Rübböl zur Verwendung, daneben auch diverse mineralische Öle, deren successive Einführung angestrebt wird. Der Verbrauch 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 Monaten des Hauptbetriebes vielfach heizlaufende Maschinenteile vorkamen, die einen abnormalen Verbrauch von Schmiermitteln bedingten.

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

2. Wagen.

a. Stand der Wagen.

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

Die sämtlichen 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 nunmehr in Verwendung steht.

b. Leistungen der Wagen.

Hierüber gibt die Tabelle Nr. 19 Aufschluß.

c. Materialverbrauch und Unterhaltungskosten.

Dieselben sind in den Tabellen Nr. 20 und 21 angegeben.

3. Werkstättendienst.

In Folge der auf Seite 23 erwähnten Vergrößerung und Ausstattung der bestehenden provisorischen Werkstätten 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. Personalbestand.

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

V. Verschiedenes.

Reklamationen sind vom 1. Juni bis 31. Dezember 1882 eingegangen 264.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

	in 26 Fällen	Fr. 15,095. 51
„ Manko	„ 12 „ „	148. 48
„ Verspätung und irrite Instradierung	„ 36 „ „	1,198. 56
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 3 „ „	1,577. 75
„ Verlust an Fracht- und Lagergeld	„ 5 „ „	90. 75
„ unrichtige Behandlung der Zollscheine	„ 2 „ „	7. —
„ Verschiedenes	„ 5 „ „	20. 35

Zusammen 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 verlorenen 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 Neufz geschleudert und fortgeschwemmt wurde. — Vom Verkaufe der havarirten Waare erlösten wir Fr. 4284. 20, die unten aufgeführt sind.

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 15. —
Beteiligung fehlbarer Angestellten	„ 74. —
Erlös von Transportgegenständen, welche der Bahn in Folge Erledigung von Reklamationen anheimgefallen sind	„ 4389. 70
Erlös von überzähligen Transportgegenständen	„ 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. Personalaetat.

Auf Ende des Jahres 1882 war der Bestand des Personals folgender:

1. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Ueberseizer)	17
Archivariat	4
Bureau der Rechnungsrevision	4
Buchhaltungsbureau	4
Hauptkassa	5
Kommerzielles Bureau	10
Kommerzielle Agenten	4
Betriebskontrolle (inklusive Statistik des Verkehrs)	26
Reklamationsbureau	2
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3
Uhrwartpersonal	2
Buchbinderei und Lithographie	5
Materialverwaltung	10
	96

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	7
Bahningenieure und deren Bureaux	10
Bahnmeister und Aufseher	19
Vorarbeiter und Stellvertreter	56
Streckenwärter	104
Nachtwächter	35
Ständige Bahnarbeiter	84
Barrièrenwärterinnen	115
Verschiedene Angestellte	7
	437

3. Stations-, Expeditions- und Zugdienst.

Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	13
Wagenkontrolle	7
Betriebsinspektionen und deren Bureaux	5
Bahnhofsvorstände	6
Stationsvorstände	35
Souschefs	4
Stationsgehülfen	36
Einnehmer	4
Gepäckerdiensten	2
Telegraphisten	6
Ambulante Stellvertreter	5
Uebertrag	123
	533

	Uebertrag	123	533
Güterexpedienten	.	3	
Güterexpeditionsgehülfen	.	36	
Güterschaffner	.	11	
Rangirmeister	.	8	
Portiers	.	4	
Volontärs	.	12	
Stationswärter	.	65	
Vorstand des Zugdienstes	.	1	
Zugführer	.	35	
Kondukteurs	.	60	
Bremser	.	118	476

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	.	17	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	.	10	
Lokomotivführer	.	59	
Heizer	.	45	
Heizer prov.	.	31	
Pußermeister	.	3	
Lokomotivpußer	.	58	
Lampisten	.	3	
Wagenaufseher	.	1	
Wagenvisiteurs	.	6	
Visiteurgehülfen	.	4	
Wagenreiniger, Schmierer und Heizer	.	30	267

5. Werkstättendienst.

a) Reparatur-Werkstätte Bellinzona.

Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	.	8	
Werkführer	.	2	
Vorarbeiter	.	5	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler	.	88	
Handlanger	.	26	
Lehrlinge	.	11	140

b) In den Maschinendepots-Werkstätten.

Vorarbeiter	.	2	
Schlosser, Dreher und Schmiede	.	31	33
Total der Beamten und Angestellten		1449	
per Bahnkilometer		5,44	

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres 1882 haben nachfolgende Unfälle stattgefunden:

a) Entgleisungen.

Auf den Stationen	8
" offener Bahn	2
	<u>10</u>

b) Zusammenstöße.

Auf den Stationen	3	3

c) Sonstige Ereignisse.

Defektwerden der Lokomotiven	6
Steinfall auf die Bahn und Erdrutschungen	5
Beschädigung des Bahnkörpers durch Wasserschaden	2
Lawinensturz	1
	<u>14</u>

d) Tödtung und Verleihung von Menschen.

Getödtet.

Reisende	—
Bahnbedienstete	4
Drittpersonen	3

Verletzt.

Reisende	—
Bahnbedienstete	8
	<u>15</u>

Total der Unfälle 42

Über die Ursache der Tödtungen bemerken wir Folgendes:

Am 4. Februar Abends 9 Uhr wurde durch Zug 10 zwischen Cresciano und Osogna ein Mann übersfahren und getödtet. Derselbe war geistes schwach 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 übersfahren und sofort getödtet.

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

Am 14. Juli fiel der Lokomotivführer Leoni in der Nähe der Station Locarno aus unbekannter Ursache von der Lokomotive des Zuges 21 und erlitt einen Schädelbruch, in Folge dessen er am 29. Juli gestorben ist.

Am 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 verletzt, daß er am andern Tag starb.

Am 22. August saß das 16 Monate alte Kind eines Bahnwärters oberhalb dem Pfaffenprung-Tunnel bei Annäherung einer leer von Waffen zurückkehrenden Lokomotive hart an den Schienen. Die Mutter wollte dasselbe entfernen, wurde jedoch sammt ihrem Kinde von der Lokomotive erfaßt und bei Seite geschleudert, wobei sie Verletzungen 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 Eisenbahnlinie 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. Versicherungsverträge.

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 uns mit denselben und den Versicherungsgesellschaften dahin verständigt, daß wir mit der Uebernahme der Objekte in den bezüglichen Vertrag eintraten. Für die Versicherung der Mobilien sorgten wir durch Einbeziehung der neu angekauften Gegenstände in die bereits abgeschlossenen Policen.

Da wir nach dem Vorgange anderer Eisenbahngesellschaften eine Vereinfachung des Versicherungswesens anstreben, wonach alle Versicherungsobjekte in einen Versicherungsvertrag, beziehungsweise die Mobilien und die Immobilien in je einen Versicherungsvertrag aufgenommen werden, mußten, um alle Komplikationen zu vermeiden, sämmtliche bestehenden, sehr manigfaltigen Verträge auf den gleichen Ablauftermin gestellt werden. Wir ließen deshalb alle Verträge auf den 31. Dezember 1882 prolongiren und trafen die nöthigen Anordnungen, um auf den 1. Jänner 1883 neue Verträge abzuschließen zu können. Das Weitere hierüber fällt in den nächsten Geschäftsbericht.

Der Kollektiv-Haftpflichtversicherungsvertrag für das Betriebspersonal 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 vermeiden sind, aber auch in ihrem Umfange einen ziemlich konstanten Charakter aufweisen, ohne Herbeiziehung einer Versicherung als gewöhnliche Betriebsauslagen 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 Versicherungsgesellschaft gewährt der Gotthardbahngesellschaft Versicherung 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 gegenüber 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 Vertrag ist auf zehn Jahre abgeschlossen.

3. Unterstützungs- und Pensionsklasse für die Angestellten und Krankenkassen für die Arbeiter.

Die Rechnungsergebnisse dieser Kassen auf 31. Dezember 1882 sind folgende:

a) Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten.

In Folge Eröffnung der durchgehenden Linie betrug die Zahl der Mitglieder am 31. Dezember des Berichtsjahrs 799 gegenüber 164 am Ende des Vorjahrs.

Die Zahl der Unterstützungsberichtigten ist von 5 auf 7 gestiegen.

Die Rechnungsergebnisse sind in nachstehender Tabelle niedergelegt.

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

b. Krankenkasse für die Arbeiter der Gotthardbahn.

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

	Abtheilung						Total	
	Bahnaufsichts u. Unterhaltungsdienst		Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst		Maschinen- und Werftäten- dienst			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen								
Eintrittsgelder nach § 4	6	—	306	—	891	—	1203	—
Regelmäßige Beiträge nach § 5	42	95	737	05	2136	60	2916	60
Busen	27	50	24	50	199	45	251	45
Leistung der Gesellschaft nach § 7	10	74	184	26	534	15	729	15
Zins des angelegten Kapitals	8	65	3	89	59	55	72	09
Schenkungen (Saldi der früheren Krankenkassen)	676	20	—	—	1603	49	2279	69
	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
Ausgaben								
Unterstützungen, Transportkosten nach § 9 Ziff. 1	—	—	—	—	—	—	—	—
Arzkosten " " " " 2	—	—	20	50	444	90	465	40
Medikamente " " " " 3	—	—	11	10	101	25	112	35
Verpflegungskosten " " " " 4	—	—	123	—	805	50	928	50
Beerdigungskosten	—	—	—	—	79	—	79	—
Rückzahlungen an austretende Mitglieder	—	—	6	—	48	50	54	50
Verschiedenes (Druckkosten)	—	—	—	—	103	75	103	75
	—	—	160	60	1582	90	1743	50
Einnahmen								
	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
Ausgaben								
	—	—	160	60	1582	90	1743	50
Saldo am 31. Dezember 1882								
	772	04	1095	10	3841	34	5708	48

c. Fonds für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste.

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 ex. mit der Zusicherung übergeben worden ist, von 1883 bis 1890 jährlich weitere 5 Gotthardobligationen von je 1000 Fr. per 1. Juli zuzuschließen, 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 Verhältnissen aufopfernd, mutig, besonnen oder überhaupt dienstfertig gezeigt und dadurch Passagiere oder andere zur Bahn in Beziehung tretende Personen gerettet oder vor Gefahren beschützt oder diesel zu thun wenigstens versucht haben.“

Neber das Vorhandensein 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 erhaltenner 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 derartigen Belohnungen keine Veranlassung eintrat, so stellt sich der Kapitalbetrag dieses Fonds mit 31. Dezember 1882 auf Fr. 10,375.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 26. Mai 1883.

Namens der Direktion der Gotthardbahn;

Der Präsident:

J. Bingg.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes;

Der Präsident:

H. Rieker.

Der Sekretär:

Schweizer.

