Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 15 (1886)

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: 05.09.2025

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

4. Bau einer Reparaturwerkstätte.

Wie wir bereits in unserem vorjährigen Berichte erwähnt haben, stellten sich der Erwerbung der Servituten für die Kraftwasserleitung zum Betriebe der neuen Zentralwerkstätte bedeutende Hindernisse entgegen. Nachdem es der Gemeinde Bellinzona möglich geworden war, diese Hindernisse im gütlichen Wege zu beseitigen, konnten endlich im Herbste vorigen Jahres die bezüglichen Arbeiten begonnen werden. Die Arbeiten beschränkten sich daher im Berichtsjahre auf die Fundation der Wasserfassung im Val Piume, auf Oeffnung eines Theiles der Röhrengräben der Zuleitung und auf die Fundation des Hauptreservoirs. Auch konnte noch der größte Theil der für die Zuleitung bestimmten gußeisernen Röhren auf den Berg transportirt werden.

Die Ausschreibung der Arbeiten für den Bau der Werkstätte selbst sammt Plateau und Zufahrtsrampe hat am 29. Oktober stattgefunden. Diese Ausschreibung beschränkte sich auf die sämmtlichen Unterbauarbeiten (Planum und Rampe), auf die Kanalisation und auf die Ausführung der Hochbauten im Rohen. Die ausgeschriebenen Arbeiten waren mit einem Gesammtbetrage von Fr. 708,380 veranschlagt Es sind innert der anberaumten Frist für die Eingaben 41 Offerten theils auf die ganzen Arbeiten, theils auf einzelne Arbeiten eingegangen. Die niedrigste Gesammtofferte repräsentirte ein Abgebot von 15% auf die Voranschlagssumme.

Durch eine Kombination aus verschiedenen Offerenten auf die einzelnen Arbeiten, ließ sich ein Abgebot von 20,5% erzielen. Der Zuschlag erfolgte auf Grund dieser Kombination. Im Berichtsjahre konnte hierauf nur mehr die Vorbereitung der abzuschließenden Bauverträge stattfinden.

Im Jahre 1887 sollen nun die Unterbauarbeiten der Rampe und des Planums, sowie die Kanalisation ganz vollendet und die Hochbauten unter Dach gebracht werden. Der Ausbau und die Einrichtung der Werkstätte wird dann noch etwa die Hälfte des Jahres 1888 in Anspruch nehmen, so daß in der zweiten Hälfte dieses Jahres die Inbetriebsetzung erfolgen kann.

5. Rückständige Abrechnungsangelegenheiten.

Der Prozeß mit der Unternehmung „Baugesellschaft Flüelen-Göschenen" betreffend Nachforderungen aus dem Bauvertrage vom 15. Februar 1879 ist in dem Stadium der letzten Rechtsschrift (Duplik) angelangt. Die Replik der klägerischen Unternehmung datirt vom 1. November 1886; der Termin für die Eingabe der Duplik ist auf 30. April 1887 festgesetzt.

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Wir haben im letzten Geschäftsberichte die Sistirung der Ausgabe der in Chiasso aufliegenden italienischen Rundfahrtbillete und der Anschlußbillete für Hin- und Rückfahrt nach Chiasso erwähnt. Nach langen Verhandlungen ist endlich vereinbart worden, sowohl die italienischen Rundreisebillete in Chiasso und Luino, als auch die nach diesen beiden Stationen erstellten Anschluß-Retourbillete vom 1. Dezember an auszugeben. Zugleich wurde die Gültigkeitsdauer der Anschluß-Retourbillete nach Chiasso und Luino von 45 auf 60 Tage und derjenigen nach Bellinzona und Lugano von 20 auf 30 Tage verlängert.

Die in Folge Wegfalls der Zuschlagstaxen auf dem Monteceneri nöthigen Taxänderungen in den Personentarifen sind nunmehr vollständig durchgeführt.

Die früher resultatlos gebliebenen Verhandlungen mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees über die Benutzung der Personenbillete per Schiff oder per Bahn sind im Berichtsjahre auf etwas veränderten Grund-

lagen wieder aufgenommen worden und haben schließlich zu einem beide Theile befriedigenden Abschlusse geführt. Die facultative Benutzung erstreckt sich jedoch nur auf die gewöhnlichen Billete mit normalen Taxen.

Gerne heben wir noch hervor, daß nunmehr, nachdem auch die süditalienischen Bahnen das Verlangen der außeritalienischen Verwaltungen auf Erstellung von Hin- und Rückfahrtsbilleten ab Paris und London nach Mailand via Gotthard unterstützt haben, auch in dieser Angelegenheit das gewünschte Resultat erreicht worden ist. Neben diesen Billeten sind noch solche ab London nach Mailand und Turin mit Hinfahrt via Mont-Cenis und Rückfahrt via Gotthard vereinbart worden. Die Einführung dieser sämmtlichen Hin- und Rückfahrtsbillete konnte aber während des Berichtsjahres nicht mehr erfolgen.

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

1. Barême international G. V. Nr. 2 für den Personen- und Gepäckverkehr Paris-Schweiz und Italien.
2. Personen- und Gepäcktarif Belgien, Niederlande und London-Schweiz via Sterpenich.
3. Personen- und Gepäcktarif London und Niederlande-Schweiz via Rheinroute.
4. Personen- und Gepäcktarif London-Italien via Frankreich-Gotthard.
5. Tarif für den pfälzisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.
6. Personen- und Gepäcktarif Bödelibahn-schweizerische Bahnen.
7. Personen- und Gepäcktarif Vierwaldstättersee und Vitznau-Rigibahn-Gotthardbahn.
8. Personen- und Gepäcktarif zwischen Deutschland und Italien.
9. Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Emmenthalbahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 146 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 25 abgewiesen wurden; dagegen haben 113 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2632. 70 stattgefunden; 8 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Bezüglich der Erstellung von Ausnahmetarifen für Heu, Stroh, Borke und Torf in Wagenladungen im internen und direkten schweizerischen Verkehr ist zwischen den schweizerischen Verwaltungen eine Einigung erzielt worden und sind die Tarife bereits zur Einführung gekommen.

Ferner wurde dem Verlangen des schweizerischen Eisenbahndepartements auf Tarifirung der Parqueteriewaaren nach Stückgutklasse 2 dadurch Rechnung getragen, daß dieselben, sowie auch rohe Bauschreinerarbeiten in den Spezialtarif II versetzt wurden.

Im internen Verkehr der Gotthardbahn, ferner im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der übrigen Schweiz sind folgende neue Tarife, Nachträge und Reglemente eingeführt worden:

1. Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisenbahnfahrzeuge.
2. Ausnahmetarif Nr. 5 für unverpackten Käse.
3. Ausnahmetarif Nr. 7 für Schiefertafeln und Griffel.
4. Ausnahmetarif Nr. 16 für Geld und Edelmetalle.
5. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirthschaftliche Produkte.
6. IV. Nachtrag zum Tarif für lebende Thiere.
7. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinen ꝛc. zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Schweiz. Zentralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn und Emmenthalbahn anderseits.
8. I. und II. Nachtrag zum Gütertarif für den Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Bern-Luzern-Bahn und Emmenthalbahn anderseits.
9. I. Nachtrag zum Tarif für den Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Schweiz. Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen ꝛc. anderseits.

10. I. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweiz. Bahnen.
11. Spezialtarif für Hornvieh ab Romanshorn nach der Schweiz.
12. III. Nachtrag zum schweiz. Transportreglement.
13. Tarif für den Güterverkehr zwischen der Gotthardbahn und Basel (badische Bahn).
14. Reglement und Tarif für die Beförderung von Erpreßgut.
15. Ausnahmetarif Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen.
16. I. Nachtrag zum Tarif für den internen Güterverkehr der Gotthardbahn.

Die neuen deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife konnten auch im Jahre 1886 nicht eingeführt werden, da die deutschen Verwaltungen an die Erfüllung einer von den schweizerischen Bahnen gestellten Bedingung, an welcher diese absolut festhalten mußten, eine Gegenbedingung knüpften, deren Erfüllung unmöglich war.

Wir wollen indessen hier noch mittheilen, daß kurz vor Abfassung dieses Berichtes eine Einigung erzielt wurde, so daß der Neuberechnung der deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife nunmehr nichts mehr im Wege steht.

Unsere fortwährenden Bemühungen bei den italienischen Verwaltungen um Ermäßigung ihrer Getreidefrachten ab Genua und Venedig hatten endlich den Erfolg, daß jene die Taxen für Getreide ab Venedig Marittima nach Chiasso tr. von Fr. 13. 42 auf Fr. 10. 70 pro Tonne und diejenigen ab Genua P. C. bezw. S. Limbania nach Pino tr. von Fr. 10. 84 bezw. Fr. 10. 81 auf Fr. 10. 33 bezw. Fr. 10. 30 pro Tonne reduzirten.

Zwischen den schweizerischen und italienischen Bahnen ist ferner ein neuer Ausnahmetarif für Schwefel mit bedeutend ermäßigten Taxen vereinbart worden. Die Einführung desselben fällt aber erst in's Jahr 1887.

Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr wurden ein Ausnahmetarif Nr. 6 für Wein in Wagenladungen und ein II. Anhang zu den Tarifheften I, II, IIa, III und IIIa in Kraft gesetzt.

Im deutsch-italienischen Güterverkehr gelangten folgende Tarife, resp. Nachträge zur Ausgabe:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker.
2. IV. Nachtrag zum Theil I.
3. III. Anhang zu Theil III und IV.
4. IV. Anhang zu Theil III und IV.
5. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.

Im belgisch-italienischen Güterverkehr wurde ein II. Nachtrag zu den provisorischen Ausnahmetarifen in Kraft gesetzt.

Für den französisch-italienischen Güterverkehr kam ein Tarif commun spécial d'exportation P. V. Nr. 483 für rohen Stahl und Gußeisen ab Mont St. Martin nach Chiasso tr. und Pino tr. zur Einführung.

Zu den auf 1. Januar 1886 pendent gebliebenen 311 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2157 hinzugekommen. Von diesen 2468 Fällen sind 2053 erledigt worden, so daß 415 auf das Jahr 1887 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

Während der Dauer der diesjährigen Sommerfahrordnung verkehrten neben den ordentlichen Schnellzügen die internationalen Expreßzüge Nr. 3 und 10. Die bisherigen Schnellzüge Nr. 3 und 10 erhielten die Nr. 70 und 73. Die letzteren hielten auf der Station Schwyz und Brunnen an.

Die Züge 11 und 2 verkehrten auf der Strecke Bellinzona-Chiasso-Bellinzona mit Wagen III. Klasse zwischen Bellinzona-Mailand-Bellinzona. Dieselben hielten auch auf den Stationen Arth-Goldau, Rivera-Bironico, Lugano und Mendrisio an.

Der Zug 1 erhielt Anschluß von Zürich her.

In der Winterfahrordnung fielen die Expreßzüge 3 und 10 wieder weg und es erhielten die im Sommer vorgesehenen Schnellzüge Nr. 73 und 70 wieder die Nr. 3 und 10.

Die Züge 11 und 2 verkehrten wie im Sommer mit der Ausnahme, daß der Halt des Zuges 2 auf der Station Arth-Goldau fallen gelassen wurde.

Zug 1 verlor wieder den Anschluß von Zürich her.

Die direkten Wagen und die Schlafwagen kursirten während der beiden Fahrplanperioden wie im Vorjahre.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1885 (266 Kilometer)					1886 (266 Kilometer)				Mehr-Einnahme gegenüber 1885		Minder-Einnahme gegenüber 1885	
Fr.	Ct.	Prozente			Fr.	Ct.	Prozente		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
				A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.								
3607437	12	35.45	34.25	I. Personentransport . .	3426414	44	34.89	33.69			181022	68
				II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):								
389732	91	3.83	3.70	a. Gepäck	396440	32	4.03	3.90	6707	41		
174679	02	1.72	1.66	b. Thiere	146039	21	1.49	1.44			28639	81
6002556	01	59.00	57.00	c. Güter aller Art . .	5852581	18	59.59	57.55			149974	83
10174405	06	100.00		Total	9821475	15	100.00				352929	91
				B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .								
357475	11		3.39		347838	18		3.42			9636	93
10531880	17		100.00	Total-Einnahmen	10169313	33		100.00			362566	84

Nach dieser Tabelle erzeigt das Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre eine Mindereinnahme aus dem Eisenbahntransport von Fr. 352,929. 91 oder 3,47 %; gegenüber dem Jahre 1884 ergibt sich indessen eine Mehreinnahme von Fr. 139,155. 48 oder 1,44 %.

In dem Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport hat eine unbedeutende Verschiebung zu Gunsten der letzteren stattgefunden.

Die Gesammteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1885	1886
Per Bahnkilometer	Fr. 38,249. 64	Fr. 36,922. 84
„ Zugskilometer	„ 6. 16	„ 5. 64
„ Tag	„ 27,875. 08	„ 26,908. 15

Hinsichtlich der monatlichen Einnahmen erzeigt der Monat Januar mit Fr. 622,946. 64 das kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 985,580. 46 das größte Erträgniß. Die durchschnittliche Einnahme eines Monats beläuft sich auf Fr. 818,456. 26.

Aus den dem Berichte am Schlusse in bisheriger Weise beigegebenen acht statistischen Tabellen heben wir Folgendes hervor:

Im Personenverkehr ist die auf die ganze Bahnlänge bezogene Zahl der Reisenden von 169,540 auf 163,296 oder um 3,68 % zurückgegangen. Diesen Rückgang schreiben wir wesentlich dem Wiederauftreten einzelner Cholerafälle in Italien während des Berichtsjahres zu. In Folge dieses Umstandes hat ohne Zweifel eine ganz beträchtliche Zahl Touristen die Reise nach Italien ausfallen lassen.

Das Verhältniß der Frequenz der drei Wagenklassen ist nahezu gleich geblieben.

Es weisen Reisende auf:

	1885	1886
Die I. Klasse . . .	69,135 = 7.03 %	68,458 = 6.89 %
„ II. „ . . .	276,517 = 28.12 %	281,275 = 28.30 %
„ III. „ . . .	637,734 = 64.85 %	644,247 = 64.81 %

Es erzeigen Personenkilometer:

	1885	1886
Die I. Klasse .	6,670,413 = 14.79 %	6,432,000 = 14.81 %
„ II. „ . .	18,203,220 = 40.36 %	18,104,449 = 41.68 %
„ III. „ . .	20,224,024 = 44.85 %	18,900,280 = 43.51 %

Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren:

	1885	1886
In der I Klasse . . .	96.48 Kilometer	93.95 Kilometer.
„ „ II. „ . . .	65.83 „	64.36 „
„ „ III. „ . . .	31.71 „	29.34 „

Es trifft Reisende:

	1885	1886
Auf jeden Personenzugskilometer . .	42.09	38.15
„ „ Personenwagenachsenkilometer .	4.67	4.16

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind von Fr. 3,607,437. 12 auf Fr. 3,426,414. 44 und per Kilometer von Fr. 13,561. 79 auf Fr. 12,881. 26 also um 5.01 % zurückgegangen.

Von den Einnahmen entfallen:

	1885	1886
Auf die I. Klasse	Fr. 904,603. 10 = 25.08 %	Fr 814,650. 66 = 23.77 %
„ „ II. „	„ 1,611,708. 26 = 44.68 %	„ 1,593,853. 15 = 46.52 %
„ „ III. „	„ 1,091,125. 76 = 30.24 %	„ 1,017,910. 63 = 29.71 %

Als Fahrgeld ist von jedem Reisenden durchschnittlich bezahlt worden:

	1885	1886
In der I. Klasse . .	Fr. 13. 08	Fr. 11. 90
„ „ II. „ . .	„ 5. 83	„ 5. 67
„ „ III. „ . .	„ 1. 71	„ 1. 58

Das Einnahmenbetreffniß per Reisenden und Kilometer stellt sich

Auf 8.00 Cts. im Jahre 1885 und
„ 7.89 „ „ „ 1886

Die Mehreinnahme im Gepäcktransport von Fr. 6707. 41 oder 1.72 % hat ihren Grund hauptsächlich darin, daß die Reisenden, welche taxpflichtiges Gepäck mit sich geführt haben, häufiger mit Billeten ohne Freigepäck versehen waren.

Die Mindereinnahme im Thiertransport von Fr. 28,639. 81 oder 16.40 % ist der Abnahme in der Ausfuhr von Nutzvieh nach Italien zuzuschreiben.

Im Gütertransport ist der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 327,417 Tonnen auf 308,819 Tonnen oder um 18,498 Tonnen = 5.65 % zurückgegangen. An dem Ausfalle ist, wie aus Tabelle 7 ersichtlich ist, hauptsächlich der Getreideverkehr betheiligt. Der Grund ist in der sowohl bezüglich der Quantität als der Qualität sehr günstigen Erndte in Ungarn, wodurch dem auf der Gotthardbahn zur Beförderung gelangenden russischen Getreide ein Nachtheil erwachsen ist, zu suchen. Sodann hat auch der Steinkohlentransport aus Deutschland nach Italien eine Abnahme erlitten, die indessen, nach den bisherigen Resultaten des Jahres 1887 zu schließen, nur eine vorübergehende war. In den übrigen Waarenartikeln ist dagegen fast durchwegs eine Vermehrung eingetreten. Hinsichtlich der Größe des Gewichtes stehen die Lebens- und Genußmittel mit 23.94 % wieder in der ersten Reihe; es folgen sodann die Metallprodukte mit 22.79 % und die Brennmaterialien mit 19.32 %. Von den drei Hauptklassen der Güter sind betheiligt:

	1885	1886
Das Eilgut mit . . .	4.63 %	4.77 %
„ Stückgut mit . . .	8.17 %	8.80 %
„ Wagenladungsgut mit . .	87.20 %	86.43 %

Die Distanz, welche jede Tonne im Durchschnitt durchlaufen hat, beträgt 157.60 Kilometer gegenüber 160.94 Kilometer im Vorjahre.

Uebergehend zu den einzelnen Hauptverkehren haben Transportquantitäten aufzuweisen:

	1885	1886
Schweiz—Italien	48,403 Tonnen	41,095 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpedirtes Getreide)	115,666 „	74,813 „
Deutschland, Holland und Belgien—Italien . . .	218,805 „	221,972 „
Italien—Deutschland, Holland, Belgien und England .	38,329 „	36,630 „

Was die Einnahmen aus dem Gütertransport anbetrifft, so sind dieselben im Ganzen von Fr. 6,002,556. 01 auf Fr. 5,852,581. 18 und per Kilometer von Fr. 22,566. — auf Fr. 22,002. 18 oder um 2.50 % zurückgegangen. Hinwieder ist das Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer von 6.89 Centimes auf 7.12 Centimes gestiegen. Hinsichtlich der weitern Details der Betriebsresultate verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen Nr. 1—8.

Wir erwähnen hier eines Beschlusses der an den italienisch—deutsch—holländisch—belgisch—englischen Güterverkehren betheiligten Verwaltungen, mit welchem — der Erzielung einer viel rascheren Abrechnung und Saldirung wegen — die Gotthardbahn beauftragt worden ist, die Rapportirung (Erstellung der Unterlagen für die Abrechnungen) in diesen Verkehren gegen Vergütung der ihr daraus erwachsenden Kosten an Stelle der italienischen Bahnen zu übernehmen, sowie die Abrechnung und Saldirung mit den letztern zu besorgen.

Dieses Verfahren hat sich sehr gut bewährt, indem die Abrechnung und Saldirung vom Tage der Einführung desselben (1. Oktober 1886) an schon innerhalb zwei Monaten nach dem Rechnungsmonat, statt nach 4—5 Monaten, hat vorgenommen werden können.

Die Einnahmenziffern aus verschiedenen Quellen erzeigen gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Fr. 9636. 93, während in Wirklichkeit eine Vermehrung von Fr. 45,948. 51 besteht. Im Berichtstheile über die finanziellen Resultate des Jahres 1885 wurde darauf hingewiesen, daß eine Mehreinnahme von Fr. 55,585. 24 an Pacht- und Miethzinsen aus der nachträglichen Verrechnung des Pachtzinses für die

Station Chiasso pro II. Semester 1884 herrühre. Die Mehreinnahmen an Pacht- und Miethzinsen im Jahre 1885 gegenüber denjenigen des Jahres 1886 sind daher nur auf die außerordentliche Einnahme von Fr. 55,585. 24 zurückzuführen. Ueber die Details der verschiedenen Einnahmentheile verweisen wir auf pag. 40.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

1885 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Ausgaben.	1886 Betriebene Bahnlänge 266 Km.		
Fr.	Cts.	%		Fr.	Cts.	%
381,951	61	7.55	I. Für die allgemeine Verwaltung	390,230	14	7.38
1,143,189	62	22.59	II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn . . .	1,410,379	57	26.65
1,098,929	60	21.72	III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,113,165	56	21.04
1,565,739	08	30.94	IV. „ „ Fahrdienst	1,582,735	27	29.91
870,411	75	17.20	V. „ verschiedene Ausgaben	794,882	48	15.02
5,060,221	66	100%		5,291,393	02	100%

Die Gesammtausgabe des Berichtsjahres erzeigt gegenüber dem Jahre 1885 eine Vermehrung von Fr. 231,171. 36.

	1885	1886
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer . . .	Fr. 19,023.38	Fr. 19,892.45
„ „ „ „ Zugskilometer . . .	„ 3,0626	„ 3,0383
„ „ „ „ Nutzkilometer . . .	„ 2,6650	„ 2,6694
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . .	„ 0,1000	„ 0,1061
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer . .	„ 0,0176	„ 0,0187
in Prozenten der Betriebseinnahmen . . .	„ 48,05	„ 52,03
„ „ „ Transporteinnahmen . . .	„ 49,73	„ 53,87

Die Mehrausgabe vertheilt sich auf sämmtliche oben genannte Hauptrubriken der Betriebsrechnung, mit Ausnahme der Rubrik V „Verschiedene Ausgaben", welche eine Verminderung aufweist. Das Nähere ist aus den nachfolgenden Bemerkungen zu entnehmen.

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Auf dieser Rubrik ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 8278. 53, die ganz auf die sonstigen Ausgaben (Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten, Insertionen, Zeitungen, Porti und Telegramme) und speziell auf die Druckkosten entfällt.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

In der Organisation dieses Dienstzweiges ist keine Aenderung eingetreten.

Mit 1. Juni wurde das vom Bundesrathe genehmigte allgemeine Reglement über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen nebst einigen Signalvorschriften für unsere Linien eingeführt, was außer der Instruktion des Personals auch Abänderungen einzelner Signaleinrichtungen zur Folge hatte.

Die Personalausgaben betragen im Berichtsjahre Fr. 392,775. 34 gegenüber Fr. 397,008. 19 im Jahre 1885. Die Minderkosten fallen ausschließlich auf den Ausfall der Abgabe von Kaputröcken an das Wärterpersonal, welche im vorigen Jahre stattgefunden hatte (vergleiche Geschäftsbericht pro 1885, pag. 33 oben).

Der Unterhalt des Bahnkörpers, incl. Nebenanlagen und Beschotterung (Unterbau), hat im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 282,544. 02 erfordert, also um Fr. 37,572. 88 mehr als im Vorjahre. Diese Mehrausgaben entfallen wieder, wie im Vorjahre, auf die Bahnbettung und zwar ausschließlich auf die Erneuerung derselben in verschiedenen Strecken. Die nachstehende Ausscheidung der Kosten für den Unterhalt des Unterbaues gibt näheren Aufschluß hierüber.

	1885	1886	Differenz
	Fr.	Fr.	Fr.
a) Unterhalt des Bahnkörpers, exkl. Bahnbettung	165,038. 24	139,717. 82; —	25,320. 42
b) gewöhnlicher Unterhalt der Bahnbettung	51,365. 69	45,700. 95; —	5,664. 74
c) vollständige Erneuerung der Bahnbettung in größeren zusammenhängenden Strecken	28,567. 21	84,195. 11; +	55,627. 90
d) Kosten einer Geleiseanlage für die Kiesgrube bei Bisio (zwischen Balerna und Chiasso)	—	12,930. 14; +	12,930. 14
Zusammen Fr.	244,971. 14	282,544. 02; +	37,572. 88

Die vollständige Erneuerung der Bahnbettung hat im Berichtsjahre auf folgenden Strecken stattgefunden:

1) von der Station Altdorf bis Km. 37.080		1580 m
2) von Km. 70.780—72.800 und	im Gotthardtunnel	2020 „
„ „ 74.800—75.500	im Gotthardtunnel	700 „
3) von Km. 103.845—104.353 im Pratotunnel		508 „
4) auf der Strecke Biasca—Osogna		5555 „
5) „ „ „ Melide—Maroggia		3176 „
	Zusammen	13,539 m.

In den Strecken sub 1, 4 und 5 fand die Erneuerung der Beschotterung gleichzeitig mit der Erneuerung des Oberbaues statt; im Pratotunnel wurden versuchsweise eiserne Querschwellen verlegt, und gleichzeitig die Bettung dementsprechend erneuert; im Gotthardtunnel war die Beschotterung in den sub 2 genannten Strecken im Allgemeinen bereits so schlecht geworden, daß eine Auswechslung geboten erschien.

Wir haben in vorstehender Ausscheidung der Kosten auch die Geleiseanlage für die Kiesgrube bei Bisio erwähnt; diese Anlage wurde nothwendig, nachdem die ganze Strecke zwischen Maroggia und Chiasso bezüglich Beschaffung des Bettungsmaterials auf diese Kiesgrube angewiesen ist. Dieselbe besteht in einem Ladegeleise und einer Weichenverbindung mit dem Hauptgeleise, so daß ganze Kieszüge ohne Störung oder Gefährdung des Verkehres auf der Hauptlinie geladen werden können.

Aus der vorstehenden Ausscheidung ist nebstdem ersichtlich, daß die Ausgaben für den Unterhalt des eigentlichen Bahnkörpers und der Nebenanlagen sowie für den gewöhnlichen Unterhalt der Bahnbettung bedeutend unter denjenigen des Vorjahres geblieben sind.

An hiehergehörigen größeren Arbeiten erwähnen wir folgende: Fortsetzung der Untersuchung, Reparatur und des Neuanstriches der eisernen Brückenkonstruktionen (Fr. 20,616. 29); Reparaturen am Mauerwerk des Gotthardtunnels (Fr. 2271. 69); Ergänzungsarbeiten am Bahnkörper und Schutzbauten, Km. $88^3/_5$ bei Stalvedro (Fr. 2609. —); Verlängerung des Uferschutzbaues am Tessin bei Cresciano, Km. $141\frac{630}{730}$ (Fr. 7084. 85); Konsolidirungsarbeiten an Felslehnen bei Km. $158^6/_7$ und $170^0/_1$ der Monte Ceneri-Linie (Fr. 3124. 80); Erstellung eines Schutzbaues oberhalb der großen Tessinbrücke bei Cadenazzo am Kopfe des linksseitigen Flügeldammes (Fr. 1708. 95); theilweise Abpflasterung des Vorplatzes beim Bahnhof Bellinzona (Fr. 2100. —).

Auch im Berichtsjahre wurde den gefahrdrohenden Felslehnen und Schutthalden längs der Bahn besondere Aufmerksamkeit zugewendet; die Abräumung und Konsolidirung dieser Stellen hat den beträchtlichen Aufwand von Fr. 32,729. 38 erfordert.

Bezüglich des Gotthardtunnels haben wir schon unter Kapitel IV pag. 22 das Bemerkenswertheste berichtet; die obenerwähnten Reparaturen am Mauerwerk rühren noch von nachlässiger Bauausführung her.

Der Unterhalt des Oberbaues, beziehungsweise der Unterhalt und das Reguliren der Geleise und der Unterhalt der mechanischen Einrichtungen der Stationen, hat im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 514,106. 12, somit gegenüber dem Betriebsjahre 1885 (Fr. 273,333. 78) eine Mehrausgabe von Fr. 240,772. 34 erfordert. Die Zerlegung der daherigen Ausgaben für beide Betriebsjahre erklärt diese Mehrausgabe wie folgt:

	1885	1886	Mehrbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.
a) Werth des bezogenen Oberbaumaterials für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	53,258. 79	132,893. 56	79,634. 77
b) Reguliren der Geleise	132,834. 20	145,485. 14	12,650. 94
c) Unterhalt der mechanischen Einrichtungen	42,896. 40	56,904. 94	14,008. 54
d) außerordentliche Oberbauerneuerungen	90,132. 56	286,795. 58	196,663. 02
Zusammen	319,121. 95	622,079. 22	302,957. 27
Hievon ab:			
Werth des gewonnenen Altmaterials	45,788. 17	107,973. 10	62,184. 93
bleiben: Netto-Ausgaben	273,333. 78	514,106. 12	240,772. 34

ad a. Im Berichtsjahre wurde im gewöhnlichen Unterhalte an Oberbaumaterial ersetzt: 8386 Tannenschwellen und 1113 Eichenschwellen (zusammen 9499 Stück gegen 4093 Stück im Jahre 1885) durch 1066 Stück alte gute Eichenschwellen von den erneuerten Strecken, 1627 Stück neue Eichenschwellen und 6806 Stück eiserne Querschwellen; 178 Stück Weichenhölzer (1885 : 189 Stück) und 3480.58 m Schienen (1885 : 2659.73 m), wovon 570.51 m auf Stahlschienen und 2910.07 m auf Eisenschienen kommen. Von den ausgewechselten Tannenschwellen kommt wieder der größte Theil, nämlich 7302 Stück, auf die Strecke Immensee—Erstfeld. Wir müssen ferner erwähnen, daß im Berichtsjahre auch im Kleinmaterial bedeutende Auswechslungen vorgenommen werden mußten, theilweise in Folge Abnutzung dieses Materials, theilweise zur bessern Spurhaltung in den starken Kurven der Bergstrecken. Dies betrifft namentlich die Unterlagsplatten und Schienennägel mit einem Abgange von 13,139, beziehungsweise 35,422 Stück.

Die bezüglich des Befestigungsmaterials gemachten Erfahrungen haben uns auch veranlaßt, von dem seither in Verwendung stehenden Schienennagel mit achtkantigem Schafte abzugehen und einen stärkeren Vierkantnagel mit entsprechender Unterlagsplatte einzuführen.

Im Berichtsjahre sind auf der ganzen Strecke 32 Schienenbrüche vorgekommen (1885 : 29; 1884 : 17; 1883 : 38), von welchen 12 Fälle auf äußere Einwirkungen (Steinfälle, Entgleisungen, starkes Schlagen von Fahrbetriebsmitteln ꝛc.) zurückzuführen sind, und 20 Fälle auf Fabrikationsfehler kommen. Von den in dieser Weise schadhaft gewordenen Schienen wurden 23 Stück den betreffenden Lieferanten zum Ersatze vorgeschrieben; außerdem hatten dieselben noch 26 Stück weitere Garantieschienen, welche durch Abblätterungen, Risse ꝛc. unbrauchbar geworden waren, zu ersetzen.

ad b. Die Ausgaben für das Reguliren der Geleise haben gegenüber denjenigen des Jahres 1885 etwas zugenommen, was ausschließlich in den zahlreicheren Auswechslungen von Schwellen und Schienen (vergl. die bezüglichen Angaben ad a) seinen Grund hat. In den verakkordirten Strecken ist keine Veränderung eingetreten.

ad c. Von den Ausgaben für den Unterhalt der mechanischen Einrichtungen kommen:

auf den gewöhnlichen Unterhalt	Fr. 37,508. 70
und Erstellung einer neuen Lokomotivdrehscheibe in Chiasso (G. B.)	„ 16,380. 79
ferner auf die gründliche Reparatur und Rekonstruktion der alten herausgenommenen Drehscheibe, welche für die neue Reparaturwerkstätte in Bellinzona Verwendung findet	„ 3,015. 45
Zusammen	Fr. 56,904. 94

Die Mehrausgaben gegenüber den daherigen Ausgaben pro 1885 sind hiemit hinlänglich ausgewiesen.

ad d. Im Berichtsjahre wurde der Oberbau auf folgenden Strecken vollständig erneuert:

1) zwischen den Stationen Biasca und Osogna	5,555 m
2) zwischen Km. 179,052 bis Anfang Station Lugano	1,143 „
3) zwischen den Stationen Melide und Maroggia	3,176 „
Zusammen	9,874 m

Sämmtliche erneuerte Strecken haben eiserne Querschwellen und Stahlschienen, System II, erhalten. Die Kosten per Meter betragen im Durchschnitte Fr. 29.03 inkl. Abbrechen des alten Geleises, Sortiren und Abführen des Altmateriales, sowie Legen des neuen Geleises.

Auf unseren sämmtlichen Linien liegen nun mit Ende des Berichtsjahres 29,920 m eiserner Oberbau, d. i. 11,2% der Gesammtlänge des durchgehenden Hauptgeleises.

An die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues hat gemäß Art. 18 der Gesellschaftsstatuten der Erneuerungsfond die Materialkosten zu decken. Dieser Betrag beläuft sich pro 1886 auf Fr. 394,415. 63 oder abzüglich des Werthes des aus den Auswechslungen gewonnenen Materials von Fr. 107,972. 10 auf netto Fr. 286,443. 50.

Auch von dem im Berichtsjahre gewonnenen Altmaterial ist ein großer Theil noch brauchbar und wird beim Baue der Centralwerkstätte, sowie für Nebengeleise in den Stationen Verwendung finden.

Der Unterhalt der Hochbauten erforderte im Berichtsjahre eine Ausgabe von Fr. 54,097. 51, also um Fr. 11,630. 23 weniger als im Betriebsjahre 1885 (Fr. 65,727. 74). Besonderes haben wir hier nicht hervorzuheben.

Der Unterhalt der Telegraphen, Signale und Einfriedigungen kostete im Berichtsjahre Fr. 80,811. 14, d. i. um Fr. 23,173. 25 mehr als im Vorjahre (Fr. 57,637. 89). Ein größerer Theil der Mehrkosten entfällt wieder auf den Unterhalt und die Ergänzung der Einfriedigung (Fr. 36,465. 69 gegenüber Fr. 17,768. 17 im Jahre 1885); von den Ausgaben für Einfriedigungen entfallen Fr. 20,980. 05 auf Ergänzungen und Ersatz durch Steinplatten und Fr. 15,485. 64 auf den Unterhalt der hölzernen Einfriedigungen und Lebhäge.

Für den Unterhalt der Telegraphenleitungen sammt Besoldung der Telegraphenmonteure und Kabelmiethe wurden im Berichtsjahre Fr. 25,705. 43 aufgewendet und es bleibt daher noch ein Betrag von Fr. 18,640. 02 für Unterhalt der Signale auf den Bahnhöfen und Stationen und auf der freien Bahn.

Der Stand der Telegraphen- und Signallinien ist derselbe geblieben wie im Vorjahre; ebenso blieb der Stand der Glockensignaleinrichtungen unverändert.

In 10 Fällen wurden bei Betriebsstörungen Glockensignale von den Wärterposten aus abgegeben, nämlich:

8 Mal das Signal „Alle Züge anhalten",
1 „ „ „ „Lokomotive soll kommen",
1 „ „ „ „Entlaufene Wagen".

Für Räumung der Bahn von Schnee und Eis mußten im Berichtsjahre Fr. 37,948. 42 aufgewendet werden und es ergeben sich daher auch hier Mehrkosten im Betrage von Fr. 22,910. 48 gegenüber den Ausgaben von 1885 (Fr. 15,037. 99). Auf den Kilometer offene Bahn (ohne Tunnels) entfallen im Berichtsjahre durchschnittlich Fr. 184. 21 gegenüber Fr. 73. — im Jahre 1885.

Auf die einzelnen Strecken vertheilen sich diese Ausgaben wie folgt:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel bis Giubiasco auf 60 Km. offene Bahn		Monte Ceneri-Linie und übrige Strecken auf 81 Km. offene Bahn	
	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1886	14901. 88	229. 26	19988. 36	333. 14	3058. 18	37. 75
1885	6261. —	96. —	7939. —	132. —	837. 99	10. —
1884	8565. —	131. —	7105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14650. —	225. —	10210. —	170. —	845. 12	10. 50

Zur Beurtheilung der Schneeverhältnisse auf unseren Bahnlinien ist noch erwähnenswerth, daß ein großer Theil der Kosten für dieses Kapitel auf die Freihaltung der Stationen Göschenen und Airolo entfällt, nämlich Fr. 6072. 37, bezw. Fr. 8076. 25., zusammen Fr. 14,148. 62.

Auch im Berichtsjahre sind keine Bahnunterbrechungen in Folge Schneefalles oder Lawinen vorgekommen.

Die für Bahnaufsicht und Unterhalt — außer dem ständigen Personale — aufgewendeten Tagschichten von Lohnarbeitern ergeben sich aus folgender Tabelle:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stationsdienst		Streckendienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1885	1886	1885	1886	1885	1886	1885	1886	1885	1886	1885	1886	1885	1886	1885	1886
Januar	158	188	673	537	885	953	713	885	80	55	62	82	1017	1930	3588	4630
Februar	164	170	689	439	1391	1116	698	827	48	69	36	136	642	639	3668	3396
März	168	246	644	692	2822	1881	2062	1486	46	94	171	204	24	225	5937	4828
April	111	140	592	420	2914	2274	1795	2278	75	178	251	247	1	87	5739	5624
Mai	125	170	586	572	3112	2692	2452	2786	73	131	200	231	2	4	6550	6586
Juni	102	136	573	616	1987	3748	3612	2388	156	187	261	289	—	—	6691	7364
Juli	148	143	497	521	3099	2964	3204	2395	307	210	190	386	—	—	7445	6619
August	126	163	577	552	2938	2763	2787	1936	201	173	252	291	—	—	6881	5878
September	153	186	547	532	3041	2424	2147	2393	286	167	229	220	39	—	6442	5922
Oktober	225	197	495	463	2777	2156	2628	2059	423	194	259	359	89	—	6896	5428
November	235	191	500	637	2484	1850	2466	1608	384	131	299	635	14	138	6382	5190
Dezember	169	234	468	658	1943	1025	1813	847	157	88	240	277	455	1334	5245	4463
Total	1884	2164	6841	6639	29393	25846	26377	21888	2236	1677	2450	3357	2283	4357	71464	65928

Die sonstigen Ausgaben für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst betragen im Berichtsjahre Fr. 48,097. 02 gegenüber Fr. 43,684. 72 im Vorjahre. Die Mehrausgaben von Fr. 4412. 30 fallen ausschließlich auf Ergänzung des Inventars für den genannten Dienstzweig und wurden hauptsächlich veranlaßt durch die Anbringung von Flügeln an den großen Schneepflügen zur wirksameren Beseitigung der gehobenen Schneemassen (Fr. 2400. —) und Anschaffung von Telegraphenkabeln zur Vervollständigung der transportabeln Telegraphenstation (Fr. 2000. —).

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Gegenüber dem Vorjahre betragen

die Personalausgaben mehr . . .	Fr. 27,234. —
die sonstigen Ausgaben weniger . . .	„ 12,998. 04
Mehrausgabe im Ganzen	Fr. 14,235. 96

Die Personalausgaben sind gestiegen in Folge von Besoldungserhöhungen und Vermehrung des Personals. Bezüglich letzterer heben wir hervor, daß die Einführung der Expreßzüge eine Vermehrung des Zugspersonals erforderte und durch die Uebernahme von Rapportirungs- und Abrechnungsarbeiten in internationalen Güterverkehren das Personal der Güterexpeditionen in Chiasso und Luino um je 3 Mann verstärkt werden mußte, während die Rückvergütung für einen Theil der Kosten dieses Personals durch den deutsch-italienischen Verband erst im Jahre 1887 erfolgt.

Bei den „sonstigen Ausgaben" ergibt sich eine wesentliche Ersparniß auf den Unterabtheilungen Büreaubedürfnisse, Beleuchtung, Beheizung und Reinigung und Plombage für Güter.

ad IV. Fahrdienst (Maschinendienst).

Der Stand der Lokomotiven ist im Berichtsjahre um 4 Stück Berg-Lokomotiven Serie D (D^4 T) vermehrt worden, so daß derselbe nunmehr 85 Stück beträgt.

Durch die Beschaffung dieser Lokomotiven ist eine rationellere Lokomotiv-Ausnützung möglich geworden, indem nunmehr die Güterzüge über den Monte Ceneri vom Depot Biasca aus mit Berglokomotiven geführt werden und so ein großer Theil der Vorspannfahrten von Bellinzona aus über die genannte Strecke vermieden wird.

Die Leistungen der Lokomotiven finden sich serien- und monatsweise in Tabelle Nr. 15 zusammengestellt. Dieselbe erzeigt, daß der Parcours der Lokomotiven gegenüber dem Vorjahre um zirka 2,7 % zugenommen, während die Zahl der beförderten Wagenachsen und Bruttotonnen um zirka 1,6 bezw. 1,5 % abgenommen hat.

Auch in diesem Berichtsjahre sind an Brennmaterial mit Ausnahme einiger Lokomotivfahrten zu Spezialzwecken, z. B. Führung des Tunnelbeleuchtungswagens, wobei mit Briquettes gefeuert wurde — nur Saarkohlen verwendet worden. Die Kosten des Brennmaterials haben sich gegenüber dem Vorjahre per Lokomotiv-Kilometer um etwas vermindert und per Bruttotonnen-Kilometer unbedeutend zugenommen.

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug:

1883:	26,545,556	Kgr.	im	Kostenbetrage	von	Fr.	870,455. 95
1884:	25,756,670	„	„	„	„	„	689,032. 42
1885:	26,087,430	„	„	„	„	„	652,920. 92
1886:	26,469,325	„	„	„	„	„	661,168. 40

Pro Lokomotiv-Kilometer wurden verbraucht:

1883: 11,58 Kg. im Kostenbetrage von 37,97 Cts.
1884: 12,06 „ „ „ „ 32,26 „
1885: 11,58 „ „ „ „ 28,98 „
1886: 11,44 „ „ „ „ 28,57 „

An Schmiermaterial wurden neuerdings Ersparnisse erzielt und zwar namentlich dadurch, daß billigeres Material verwendet wurde.

Es wurden verbraucht:

1883: 82,175,5 Kgr. im Kostenbetrage von Fr. 71,782. 25
1884: 54,316,5 „ „ „ „ „ 45,162. 25
1885: 54,682,7 „ „ „ „ „ 42,246. 79
1886: 56,458,5 „ „ „ „ „ 36,435. 36

oder per Lokomotiv-Kilometer:

1883: 0,036 Kgr. im Kostenbetrage von 3,13 Cts.
1884: 0,025 „ „ „ „ 2,11 „
1885: 0,024 „ „ „ „ 1,87 „
1886: 0,024 „ „ „ „ 1,57 „

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen Fr. 251,466. 70 gegen Fr. 292,581. 60 im Vorjahre, per Lokomotiv-Kilometer 10,865 Cts. gegen 12,983 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle Nr. 20) hat im Berichtsjahr neuerdings eine Zunahme erfahren, indem weitere 10 Stück Sammelgüterwagen Serie K^{RC1} und 50 Stück Kohlenwagen Serie O^{LF1} beschafft worden sind. Ueber die Leistungen der Wagen gibt Tabelle Nr. 21 Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen ist aus Tabelle Nr. 23 ersichtlich. Derselbe beträgt Kgr. 14,963,50 im Betrage von Fr. 4189. 67 gegen Kgr. 11,088,90 im Betrage von Fr. 3455. 94 oder per Wagenachsenkilometer 0,291 Gr. à 0,008 Cts., gegen 0,212 Gr. à 0,007 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Güterwagen betragen zusammen Fr. 143,298. 45 gegen Fr. 131,046. 39 im Vorjahre.

Ueber das Verhalten der kontinuirlichen Bremse, System Hardy, ist stetsfort Günstiges zu berichten. Die Zahl der Unregelmäßigkeiten beträgt 6, die fast ohne Ausnahme auf Undichtigkeit der Schlauchkuppelung zurückzuführen sind. Betriebsstörungen oder gar Gefährdungen sind dadurch keine veranlaßt worden. Außer der bereits im letzten Bericht erwähnten Körting-Bremse wurde noch mit einem weitern automatisch wirkenden System von Vacuum-Bremsen Versuche angestellt, nämlich mit der Clayton-Bremse.

Beide Systeme, ersteres in 2 Zügen auf der Monte Ceneri-Linie, letzteres bei 2 Zügen auf der Strecke Erstfeld-Göschenen und beim Lokalzug auf der Strecke Rothkreuz-Erstfeld angewendet, sind im regelmäßigen Betriebe.

Zu erwähnen ist ferner die Anbringung der Dampfheizungseinrichtungen an Lokomotiven und Wagen zum Ersatz der bisher angewendeten Luftheizung.

Die Inbetriebsetzung derselben fällt jedoch erst in's nächste Berichtsjahr.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten „Pacht- und Miethzinse" ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Wenigerausgabe von Fr. 99,320. 47. In Wirklichkeit ist es jedoch nur eine solche von Fr. 39,176. 79, da die

Ausgaben pro 1885 eine nachträgliche Verrechnung von Fr. 60,143. 68 für Pachtzins der Station Luino pro II. Semester 1884 in sich schließen (Seite 40 des vierzehnten Geschäftsberichtes).

Auf den „Sonstigen Ausgaben" ergibt sich dagegen eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von Fr. 20,751. 43. Dieselbe wurde im Wesentlichen dadurch veranlaßt, daß der Beitrag der Gesellschaft an die Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten von 66²/₃ Prozent auf 100 Prozent der Beiträge der Mitglieder erhöht wurde.

Entschädigungsreklamationen sind im Jahre 1886 eingegangen: 453.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

Für Beschädigungen	in 188 Fällen	Fr. 8571. 13
„ Manco	„ 57 „	„ 2064. 85
„ Verspätung und irrige Instradirung	„ 21 „	„ 2565. 02
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 8 „	„ 2245. 80
„ Verlust von Fracht und Lagergeld	„ 6 „	„ 133. 35
„ unrichtige Behandlung von Zollscheinen ꝛc.	„ 3 „	„ 7. 08
„ Verschiedenes	„ 19 „	„ 718. 05
Zusammen	in 302 Fällen	Fr. 16305. 28

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 4758. 09	
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„ 34. —	
Erlös von Transportgegenständen, die der Bahn in Folge Erledigung von Reklamationen anheimgefallen sind	„ 90. 60	
Andere Rückvergütungen	„ 51. 20	„ 4933. 89
		Fr. 11371. 39

Der zu Ende des letzten Jahres pendente Reklamationsprozeß ist noch nicht erledigt; im Laufe des Berichtsjahres sind zwei gegen uns angehoben worden, die noch obschweben.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge der dem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen des Jahres 1886:

a) aus dem Eisenbahntransport	Fr. 9,821,475. 15
b) aus verschiedenen Quellen	„ 347,838. 18
zusammen	Fr. 10,169,313. 33
Die Betriebsausgaben betragen	„ 5,291,393. 02
Es ergibt sich somit ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von	Fr. 4,877,920. 31

		Uebertrag Fr.	4,877,920. 31
Hiezu kommen laut der Gewinn- und Verlustrechnung:			
der ordentliche Aktivsaldo vom Jahre 1885 von . .	Fr. 202,022. 68		
abzüglich der nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Baukonto von	„ 4,870. 36	„	197,152. 32
der außerordentliche Saldo vom Jahre 1885		„	276,429. 19
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen des Erneuerungsfondes und des Reservefondes von		„	729,068. 49
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond, abzüglich Werth des Altmaterials		„	306,875. 64
		Im Ganzen Fr.	6,387,445. 95

Hievon sind zu verwenden:

für Provisionen (Kosten für Einlösung von Titeln und Coupons)	Fr. 18,915. 88		
„ Verzinsung der Anleihen	„ 3,798,993. 04		
„ Kapitalamortisation	„ 130,000. —		
„ Einlage in den Baufond	„ 288,546. 58		
„ Einlage in die Spezialfonds, inkl. deren Verzinsung .	„ 838,423. —		
„ sonstige Zwecke	„ 5,780. 99		
		„	5,080,659. 49
Bleiben zur Verfügung der Aktionäre		Fr.	1,306,786. 46

Zu den einzelnen Posten bemerken wir noch Folgendes:

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen (ohne Kapitalzinse) stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1885 wie folgt:

	1885	1886
Pacht- und Miethzinse	Fr. 340,115. 04	Fr. 328,508. 73
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 14,750. 02	„ 16,413. 64
Sonstige Einnahmen	„ 2,610. 05	„ 2,915. 81
	Fr. 357,475. 11	Fr. 347,838. 18

An der Wenigereinnahme an „Pacht- und Miethzinsen" von Fr. 11,606. 31 partizipiren:

die Bahnhöfe und Bahnstrecken mit	Fr. 50,405. 25
Dagegen ergeben Mehreinnahmen die Pacht- und Miethzinse	
auf Rollmaterial (Wagenmiethe) infolge größerer Verwendung eigener Wagen . .	Fr. 37,061. 55
auf sonstigen Objekten aller Art	„ 1,737. 39
	Fr. 38,798. 94
Differenz wie oben	Fr. 11,606. 31

Der Mehrertrag der „Hülfsgeschäfte" fällt auf Rechnung der Material- und Drucksachenverwaltung.

Die Betriebsausgaben erscheinen um Fr. 231,171. 36 höher als im Jahre 1885. Von der Erhöhung fallen:

auf die allgemeine Verwaltung	Fr. 8,278. 53
„ den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	„ 267,189. 95
„ „ Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	„ 14,235. 96
„ „ Fahrdienst	„ 16,996. 19
	Fr. 306,700. 63
Weniger Ausgaben erzeigen dagegen die „verschiedenen Ausgaben" und zwar	„ 75,529. 27
Bleibt Mehrausgabe	Fr. 231,171. 36

Diese Mehrausgabe wird zu einem Theil durch den größern Beitrag des Erneuerungsfondes für Oberbau und Betriebsmaterial ausgeglichen, da der Beitrag pro 1886 um Fr. 200,142. 96 größer ist als derjenige pro 1885.

Im Einzelnen verweisen wir auf die Erörterung über die Ausgaben und Statistik des Betriebes (Seite 32).

Laut der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt an Einnahmen: der Posten „Ertrag verfügbarer Kapitalien" Fr. 729,068. 49.

Derselbe setzt sich zusammen aus dem

Ertrag der Betriebsgelder mit	Fr. 34,737. 93
„ der verfügbaren Baugelder	„ 589,210. 56
„ der dem Erneuerungsfond und dem Reservefond zugewiesenen Kapitalien	„ 105,120. —

An Zuschüssen aus den Spezialfonds hatte der Erneuerungsfond gemäß den statutarischen Bestimmungen aufzukommen:

für Erneuerung des Oberbaues mit	Fr. 394,415. 63
„ „ „ Betriebsmaterials mit	„ 23,663. 66
Zusammen mit	Fr. 418,079. 29

Dem Reservefond für außerordentliche Unfälle mußte nichts entnommen werden.

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

Die Verzinsung des Obligationenkapitals zu 5, beziehungsweise 4% erforderte, abzüglich der vom Konsortium auf Grund des Vertrages für die Anleihenskonversion vergüteten Quote von 0,434% der jeweils noch im Umlaufe gebliebenen 5% Obligationen (Fr. 135,021. 55 ausmachend), die Summe von Fr. 3,798,993. 04.

Die für Kapital-Amortisation eingesetzte Summe von Fr. 130,000 entspricht der mit der Bundesbehörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Vereinbarung, deren Inhalt im Geschäftsberichte über das Jahr 1884 mitgetheilt worden ist.

Von dem Ertrage der verfügbaren Baugelder (Fr. 589,210. 56) und den aus der Rechnung pro 1885 vorgetragenen Zinsen aus den Vorschüssen an L. Favre (Fr. 276,429. 19) ist gemäß der Verfügung des Bundesrathes ein Drittheil mit Fr. 288,546. 58 dem Baufonde zugewiesen worden.

Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 838,423. — fallen

auf den Erneuerungsfond, inkl. Zins	Fr. 723,703. —
„ „ Reservefond, inkl. Zins	„ 114,720. —

Nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen, Bewerkstelligung der vorgeschriebenen Amortisationen und Abschreibungen und Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds bleibt ein verfügbarer Nettoertrag von Fr. 1,306,786. 46.

Wir schlagen Ihnen vor, hievon Fr. 1,190,000 oder 3½ % als Dividende zu vertheilen und Fr. 116,786. 46 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1887 vorzutragen.

Nach Abschluß der Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1886 hat das Eisenbahndepartement von den auf Bau verrechneten Ausgaben 21 kleinere Posten im Gesammtbetrage von Fr. 22,071. 84 und einen Posten von Fr. 4883 beanstandet und deren Verrechnung auf Betrieb verlangt. Da bei der größern Zahl derselben sich darüber streiten läßt, ob die Ausgaben als eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen anzusehen sind, so beantragen wir, gegen die Uebertragung derselben vom Baukonto auf den Betriebskonto Einwendungen nicht zu erheben, mit Ausnahme des beanstandeten Ausgabepostens von Fr. 4883 für statistisches Material, welches der Bundesbehörde zum Schlußberichte über den Bau der Gotthardbahn geliefert werden mußte und als eine mit dem Bau zusammenhängende einmalige Ausgabe zu betrachten ist. — Von den vom Eisenbahndepartement beanstandeten Beträgen von zusammen Fr. 22,071. 84 fallen indessen Fr. 5958. 06 in die Gemeinschaftsrechnung des Bahnhofes Chiasso, so daß die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1887, in welcher diese Modifikationen erst berücksichtigt werden können, effektiv nur mit Fr. 16,113. 78 belastet werden wird.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zentralwerkstätte in Bellinzona wurde während des Berichtsjahres im gleichen Provisorium wie im Vorjahre betrieben. Die Zahl der Beamten ist sich gleich geblieben.

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

Am 1. Januar waren im Ganzen beschäftigt . . .	144
Am 31. Dezember „ „ „ „ . . .	143

Die größte Zahl war 184, die kleinste 143 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	4—4	Malergehülfen	3—10
Schlosser und Monteurs . . .	44—56	Sattler und Gehülfen . . .	3—5
Dreher, Bohrer, Hobler ꝛc. . .	11—15	Lehrlinge	18—31
Schmiede und Zuschläger . . .	4 - 7	Dampfmaschinenheizer . . .	1—1
Kesselschmiede	1—3	Handlanger	31—43
Kupferschmiede	1—1	Werkzeugmacher	1—1
Spengler	0—0	Metallgießer	1—1
Schreiner und Glaser . . .	6—7	Nachtwächter	1—1
Maler und Lackirer	3—5		

Im Ganzen gelangten 61 Lokomotiven, 310 Personen- und 557 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 16 Lokomotiven, 18 Personen- und 17 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 9 Lokomotiven, 18 Personen- und 13 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Anbringen der Hardybremse an 7 C-Lokomotiven; Anbringen der autom.

Vacuumbremse an 4 C-Lokomotiven, 4 Personen- und 2 Gepäckwagen; Ausrüsten von 42 Lokomotiven, 34 Personen- und 11 Gepäckwagen mit der Dampfheizung; Anbringen von Doppelthüren an C-Wagen, Einrichten von 2 K^V-Wagen in Geflügeltransportwagen; Anfertigung von Werkzeugen für die Lokomotivremise Biasca (Ersatz für die beim Brande beschädigten); Anfertigung von Materialien, wie: Bronce-Muttern, Komposition, Schraubenbolzen, Plomben, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren für die Materialverwaltung. Im Weitern wurden von der Zentralwerkstätte Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabtheilungen ausgeführt.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar	52 Mann
am 31. Dezember . . .	58 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 52—61 Mann. Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
Schlosser	20—24	11—13	3—4
Dreher	1—2	1	—
Schmiede und Zuschläger .	2—3	2	—
Spengler . . .	1	—	—
Schreiner . . .	1	1	—
Lehrlinge . . .	1—3	—	—
Dampfmaschinenheizer . .	1	—	—
Handlanger . . .	4—6	1—2	—

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 12328 m³ Gas, deren Konsum sich wie folgt vertheilt:

Zu Lasten der Gotthardbahn	m³ 6468.679
„ „ anderer Bahnen	„ 4950.001
Gasvorrath	„ 14.000
Gasverlust	„ 895.320
Total	m³ 12328.000

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzirten m³ Gas auf Fr. 1. 85
„ nutzbaren m³ Gas auf Fr. 2. —

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

Im Berichtsjahre wurden 25972,30 Kg. Rohmaterial vergast und zwar Gasöl 23700 Kg., unreines Oel 1432,30 Kg. und Petroleum 840 Kg.

Es ergaben 100 Kg. Rohmaterial 47.5 m³ Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres haben 11 Unfälle stattgefunden, und zwar:

a) Entgleisungen: 4 (3 auf Stationen und 1 auf offener Bahn);

b) Zusammenstöße: 1;

c) Sonstige Unfälle: 1;

d) Tödtungen und Verletzungen von Menschen: 5; (getödtet 1 Reisender, verletzt 3 Bahnbedienstete und 1 Drittperson).

Ueber die Ursache der Tödtung bemerken wir Folgendes:

Am 24. Dezember verunglückte der Reisende Locatelli Luigi bei Ausfahrt des Zuges 15 auf der Station Maroggia zufolge eigener Unvorsichtigkeit. Als der Zug bereits in starkem Laufe und die Wagenthüre geschlossen war, sprang er noch hinaus, gerieth dabei mit den Beinen unter die Räder und wurde der Art verletzt, daß er am folgenden Tage starb.

2. Versicherungsverträge.

Im Versicherungswesen sind keine Veränderungen eingetreten.

3. Hülfskassen.

a) Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder hat am Anfange des Berichtsjahres 836, am Ende 861 und im Durchschnitt 855 betragen.

Unterstützungen an dienstunfähig gewordene Angestellte und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Angestellter waren im Ganzen in 47 Fällen und im Durchschnitt in 32 Fällen auszurichten; das Vorjahr hatte im Ganzen 33 Fälle und im Durchschnitt 23 Fälle aufzuweisen.

In 3 von diesen Fällen wurden gegen Verzichtleistung auf alle Ansprüche an die Kasse Aversalsummen bewilligt.

Angesichts der erheblichen Zunahme der jährlichen Ausgaben für Unterstützungen und Rückerstattungen (1883 Fr. 4125.17; 1884 Fr. 11,686.28; 1885 Fr. 13,393.43 und 1886 Fr. 19,696.69) haben wir uns veranlaßt gesehen, den bisher auf $^2/_3$ der Jahresbeiträge der Mitglieder fixirten Beitrag der Gesellschaft vom 1. Januar 1886 an auf 100 Prozent der Beiträge der Mitglieder zu erhöhen.

Die Rechnungsresultate sind in die nachstehende Tabelle niedergelegt:

1885		1885			1886		1886	
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Einnahmen:	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
		277573	16	Saldo-Vortrag auf 1. Januar			359913	99
45486	16			Jahresbeiträge der Mitglieder	48150	15		
1136	—			Eintrittsgelder neuer Mitglieder	1108	60		
2825	65			Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungserhöhungen	2636	81		
1868	65			Ordnungsbußen von Mitgliedern	2133	—		
142	20			Antheile an den Bußen für Uebertretung des Bahnpolizeigesetzes	151	41		
40	68			Erlös aus gefundenen und nicht reklamirten Gegenständen	611	82		
—	—			Schenkungen	5	30		
11269	72			Kapitalzinse	15907	21		
32965	20			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	48150	15		
—	—			Verschiedenes	—	—		
95734	26			Zusammen . . .	118854	45		
				Ausgaben:				
				Unterstützungen:				
4740	98			a) in Krankheitsfällen	6522	07		
—	—			b) in Fällen von Aversalentschädigung	2151	54		
				Pensionirungen:				
288	—			a) in Fällen von vorgerücktem Alter	808	50		
200	—			b) in Todesfällen: Beerdigungskosten	200	—		
1617	05			an bedürftige Eltern . . .	1308	60		
4783	30			an Wittwen mit Kindern . .	5321	80		
959	40			an Wittwen ohne Kinder . .	1574	40		
803	70			Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder . .	1682	20		
1	—			Verschiedenes	127	58		
13393	43			Zusammen . . .	19696	69		
		82340	83	Einnahmenüberschuß			99157	76
		928	20	Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse .			1027	88
		360842	19	Vermögensbestand auf 31. Dezember . .			460099	63

Dieses Vermögen ist angelegt wie folgt:

7	Stück 4 % Obligationen der Einzinserkasse Luzern	Fr.	25,939. 19
235	„ „ „ des Kantons Zürich	„	237,350. —
113	„ „ „ des Kantons Bern	„	114,125. —
54	„ „ „ der Jura-Bern-Luzern-Bahn, mit Staatsgarantie	„	54,791. 25
12	„ „ „ des Kantons Neuenburg	„	12,090. —
Conto-Corrent-Guthaben bei der Gotthardbahngesellschaft		„	11,710. —
Einlagen in die Spar- und Leihkasse des Kantons Luzern		„	3,000. —
Baarschaft in der Handkasse des Rechnungsführers		„	66. 31
Marchzinse auf obigen Titeln		„	1,027. 88
	Total	Fr.	460,099. 63

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Leistungen derselben im Laufe des Jahres und deren Bestand am Ende desselben sind aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

	Krankenkasse für die Bahnerhaltungsarbeiter.		Krankenkasse für die Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätte-Arbeiter		Total	
Einnahmen:	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Saldo vom 31. Dezember 1885	12144	51	26430	—	38574	51
Eintrittsgelder neuer Mitglieder	—	—	348	—	348	—
Monatsbeiträge der Mitglieder	6156	45	9814	49	15970	94
Bußen	46	—	459	15	505	15
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	—	—	3271	50	3271	50
Kapitalzinse	494	72	996	55	1491	27
Schenkungen	—	—	4	15	4	15
Summa der Einnahmen:	18841	68	41323	84	60165	52
Ausgaben:						
Transport-, Arzt-, Apotheker- und Spitalkosten	2023	24	2085	73	4108	97
Verpflegungskosten	2631	35	7664	85	10296	20
Beerdigungskosten	61	50	—	—	61	50
Rückzahlungen an austretende Mitglieder	—	—	220	81	220	81
Summa der Ausgaben:	4716	09	9971	39	14687	48
Einnahmen	18841	68	41323	84	60165	52
Ausgaben	4716	09	9971	39	14687	48
Saldo auf 31 Dezember 1886	14125	59	31352	45	45478	04

Der Saldo ist, abgesehen von einer kleinen Baarschaft in den Handkassen, theils in soliden schweizerischen Werthschriften, welche im Gesellschaftsarchive verwahrt werden, theils in verschiedenen meist kantonalen Ersparnißkassen zinstragend angelegt.

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

Dieser Fond hat gegenüber dem Vorjahre folgende Veränderungen aufzuweisen:

Einnahmen an Kapitalien — Aus einem Theil des Guthabens bei der kantonalen Spar- und Leihkasse und aus dem Betrage von fälligen Zinsen am 30. September wurden nom. Fr. 5000. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn angekauft und damit der Kapitalbestand auf die Höhe von nom. Fr. 45,000. — gebracht.

An Zinsen wurden Netto Fr. 2248. 07 vereinnahmt und davon ein Theil, wie bereits erwähnt, zu Kapitalanlagen verwendet.

Ausgaben wurden nicht gemacht, da sich im Berichtsjahre nichts ereignete, was gemäß den Bestimmungen des Gebers Anlaß zur Verabfolgung von Gratifikationen hätte geben können.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1886 die Höhe von Fr. 45,911. 29 und erzeigt gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 2248. 07. Betreffend die Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

H. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1885*		1886	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	14		14	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	5		5	
Buchhaltungsbüreau	5		4	
Hauptkassa	5		5	
Kommerzielles Büreau	12		12	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	26		28	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	2		2	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3		4	
Abwartpersonal	2		2	
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6		6	
Materialverwaltung	11		13	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	7		6	
Uebertrag		103		106

* Die Ziffern pro 1885 beziehen sich auf den Bestand auf Ende des Jahres.

	1885		1886	
Uebertrag		103		106
2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.				
Oberingenieur und Centralbüreau	15		15	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		12	
Bahnmeister und Aufseher	17		18	
Vorarbeiter und Bahnmeistergehülfen	35		35	
Streckenwärter	94		94	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	139		141	
Barrierenwärterinnen	116		116	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	209		202	
		643		639
3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.				
Oberbetriebsinspektion und Kanzlei derselben	11		11	
Wagenkontrolle	6		6	
Betriebsinspektionen und deren Büreaux	2		2	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	33		33	
Souschefs	8		8	
Stationsgehülfen	24		26	
Wagenkontrolleure	6		7	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	6		6	
Ambulante Stellvertreter	5		5	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	35		37	
Güterschaffner	13		14	
Rangirmeister	7		7	
Portiers	5		5	
Volontärs	9		8	
Stationswärter	78		79	
Oberzugführer und dessen Adjunkt	2		2	
Zugführer	31		31	
Kondukteurs	47		48	
Bremser	92		93	
Uebersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Uebertrag	447	746	455	745

	1885		1886	
Uebertrag	447	746	455	745
Lagerhausverwalter*	—		—	
Gepäckträger	4		2	
Lampisten	8		8	
Putzerinnen	1		2	
Nachtwächter	3		3	
Drehscheibenarbeiter	13		13	
Manövristen	25		29	
Güterarbeiter	94		94	
		595		606
4. Maschinendienst.				
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	16		16	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	9		9	
Lokomotivführer	58		58	
Lokomotivheizer	59		62	
Lokomotivheizer provisorisch	**11		6	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	51		52	
Lampisten	3		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteurs	6		6	
Wagenvisiteurgehülfen	4		5	
Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer	23		24	
		244		246
5. Werkstättendienst.				
Centralwerkstätte:				
Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8		8	
Werkführer	2		2	
Vorarbeiter	4		4	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer	94		102	
Handlanger	29		38	
Lehrlinge	17		26	
		154		180
In den Werkstätten der Maschinendepots.				
Vorarbeiter	2		2	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler und Schreiner	41		47	
Handlanger	6		5	
Lehrlinge	3		2	
		52		56
Total		1791		1833

* Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

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

Rekapitulation.

	1885	1886
Zahl der Betriebsbeamten . . .	1124, per Bahnkilometer 4.23	1145, per Bahnkilometer 4.30
Zahl der Arbeiter im Taglohn . .	667, „ „ 2.50	688, „ „ 2.59
Total	1791, per Bahnkilometer 6.73	1833, per Bahnkilometer 6.89

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 16. Mai 1887.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

J. Zingg.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

H. Rieter.

Der Sekretär:

Schweizer.