Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 16 (1887)

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: 26.11.2025

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

5. Rudftandige Abrechnungsangelegenheit.

Der mit der Unternehmung "Baugesellschaft Flüelen-Göschenen" schwebende Prozeß über eine Nachforderung von über 3 Millionen Franken aus dem Bauwertrage vom 15. Februar 1879 hat im Berichtsjahre leider nicht die zu einer baldigen Erledigung dieser Angelegenheit wünschdaren Fortschritte gemacht. Nachdem von Seite herwärtiger Gesellschaft die Duplik termingemäß am 26. April dem hohen Bundesgerichte übergeben wurde, ist bis Ende 1887 der Prozeß noch nicht über das Stadium der Beweisantretung und Formulirung der Expertensfragen hinausgekommen.

V. Bahnbetrieb.

A. Zarifmagregeln.

Personen= und Gepäckverkehr. Die an uns herangetretene Frage ber Zweckmäßigkeit bes Beitritts unserer Gesellschaft zu dem Verbande der kombinirbaren Rundreisebillete haben wir, nachdem mit der Dampsschiftgesellschaft des Vierwaldstättersee's sowohl bezüglich der fakultativen Benützung der Coupons für die Strecken Luzern-Brunnen und Flüelen, sowie Brunnen-Flüelen per Bahn oder Dampsboot, als auch bezüglich der Bertheilung der hieraus resultirenden Einnahmen eine Einigung erzielt worden war, bejahend entschieden. Die Aufnahme der Gotthardbahn in den genannten Verband ift auf den 15. September erfolgt.

Nebst ber soeben erwähnten Vereinbarung über die kombinirbaren Nundreisebillete ist mit der Dampsschiffgesellschaft des Vierwaldstättersee's auch noch eine solche über die fakultative Benützung der internationalen Rundreisebillete auf der Strecke Luzern-Flüelen und über die Vertheilung der bezüglichen Einnahmen getroffen worden.

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

- 1. Perfonen= und Gepäcktarif England und Belgien-Stalien via Sterpenich.
- 2. Tarif für die Beförderung von Besuchern des Dienstag-Wochenmarktes in Luzern.
- 3. Tarif spécial temporaire für Hin= und Rückfahrtsbillete Pavis-Benedig zum Besuche ber nationalen Kunstausstellung in Benedig.
 - 4. Rheinisch-schweizerischer Versonen= und Gepäcktarif.
 - 5. Tarif für die Beförderung von Bersonen im Abonnement im internen Berkehr ber Gotthardbahn.

Es wurden im Personen= und Gepäckverkehr 170 Reklamationen anhängig gemacht, von denen 39 absgewiesen wurden; dagegen haben 125 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2401. 24 stattgefunden; 6 Reklasmationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Süterverkehr. Bezüglich ber projettirten neuen beutsch=italienischen und schweizerisch=itali= enischen Gütertarife ist Folgendes zu bemerken:

Anfangs Juni fündigte die öfterreichische Süddahn ihre im deutsch-italienischen Ausnahmetarif für metallurgische Produkte eingerechneten Taren und theilte mit, daß sie mit Rücksicht auf den Eisenerport von Desterreich nach Italien künftig nur noch die von den schweizerischen Bahnen gewährten höhern Einheitstaren zur Verfügung stellen könne. Hierauf antworteten die Elsaß-Lothringischen Bahnen und die preußischen Staatsbahnen mit der Kündigung der sämmtlichen Tarise zwischen Deutschland und Italien, sowie der bezüglichen Instrudigs- und Gemeinschafts- vereindarungen zwischen der Gotthard- und der Brennerroute.

Unter solchen Umständen mußten die ziemlich weit vorgeschrittenen Arbeiten für die Neuerstellung der deutscheitalienischen Gütertarise sistirt und zunächst wieder neue Grundlagen geschaffen werden. Im Laufe der bezüglichen längeren Verhandlungen zogen die deutschen Bahnen die oben erwähnte Kündigung zurück und es wurden die bisher bestandenen Vereindarungen über die Instradirungen und die Gemeinschaft wieder hergestellt. Hievon ausgenommen ist jedoch der in den italienischen Hafenplätzen Venedig und Genua (inklusive Ladestellen) per Schiff ankommende bezw. abgehende Verkehr. Bezüglich dieses Verkehrs wurde auf Verlangen der schweizerischen Vahnen bestimmt, daß derselbe außerhalb der Gemeinschaft Gotthard-Verenner zu verrechnen sei.

In Folge ber Hinausschiedung bes Einführungstermines ber beutschsitalienischen Gütertarife mußte auch die Intraftsetzung ber neuen schweizerischseitalienischen Gütertarife verschoben werden, da eine vorherige Ausgabe ber letzteren Inkonvenienzen mit sich bringen würde. Die Einführung der neuen Tarife für die beiden fraglichen Verkehre wird num gegen Witte des Jahres 1888 erfolgen.

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

- a. Im internen und bireften ichweizerischen Berfehr.
- 1. II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen ber Gotthardbahn einerseits und der schweiz. Nordostbahn und den Bereinigten Schweizerbahnen 2c. andererseits.
 - 2. Ausnahmetarif Rr. 9 für ben Transport von landwirthschaftlichen Produtten.
 - 3. Erporttarif für Holz.
- 4. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso-tr. und Pino tr.
 - 5. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 5 für ben Transport von unverpacktem Käse.
- 6. III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen ber Gottharbbahn einerseits und ber Jura-Bern-Luzernbahn, sowie ber Emmenthalbahn andererseits.
 - 7. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für ben Transport von Getreide ab Berrières tr. und ab Locle tr.
 - 8. II. und III. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.
 - 9. Ausnahmetarif Rr. 1 für den Transport von Bier in Fässern mit I. Nachtrag.
 - 10. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreibe.
- 11. II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen ber Gotthardbahn einerseits und der schweiz. Zentralbahn, sowie ber aargauischen Südbahn andererseits.
 - 12. Anhang und V. Nachtrag zum Reglement und Tarif für ben Transport lebender Thiere.
 - 13. II. Nachtrag zum Neglement und Tarif für den Bezug von Nebengebühren.
 - 14. Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport in beschlennigter Fracht von Lebensmitteln.
 - 15. I. Nachtrag zum Reglement und Tarif für die Beförderung von Exprefigut.
 - 16. IV. und V. Nachtrag zum Transportreglement.
 - b. Im birekten Berkehr zwischen ber Gottharbbahn einerseits und beutschen, sowie frangösischen Bahnen andererseits:
- 1. Tarif für die Beförderung in Eilgut von Butter, Fleisch 2c. zwischen schweizerischen Stationen einerseits und Paris andererseits.
 - 2. Anhang zum Gütertarif zwischen Basel (babische Bahn) einerseits und ber Gotthardbahn andererseits.
- 3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen 2c. ab Mannheim, Ludwigshafen 2c. nach Stationen der Gotthardbahn 2c.

- 4. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 14 für die Beförderung von Steinkohlen zc. aus den Saargruben zc. nach den Stationen der Gotthardbahn zc.
 - c. Im ich weizerisch = italienischen Berkehr:
 - 1. Ausnahmetarif Rr. 3 für die Beförderung von Schwefel mit I. Nachtrag.
 - 2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 5 für ben Transport von Getreibe.
 - 3. 1. Nachtrag zum Ausnahmetarif Rr. 6 für ben Transport von Wein in Fäffern.
 - d. Im beutsch=italienischen Berkehr:
 - 1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Stalien.
 - 2. I. Nachtrag zum Anhang zu ben Ausnahmetarifen Nr. 12 (Spiritus) und Nr. 33 (Kartoffelmehl)
 - 3. III. und IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen 2c.
 - e. Im belgisch = bezw. englisch = italienischen Berkehr:
 - 1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Stalien.
 - 2. I. Nachtrag zum Reexpeditionstarif nach Chiasso tr. und Pino tr.
 - 3. II. Nachtrag zu den provisorischen Ausnahmetarifen.
 - f. Im niederländisch = italienischen Berkehr:
 - 1. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Stalien.
 - 2. I. Nachtrag zu ben provisorischen Ausnahmetarifen.
 - g. Im frangofisch = italienischen Berfehr:
 - 1. Reerpeditionstarif zwischen frangösischen Seehäfen einerseits und Chiasso tr. und Pino tr. andererseits.
 - 2. Tarif commun spécial d'exportation (P. V.) Nr. 484 für metallurgische Erzeugnisse.

Zu ben auf 1. Januar penbent gebliebenen 415 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2292 hinzugekommen. Bon diesen 2707 Fällen wurden 2250 erledigt, so daß 457 auf das Jahr 1888 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Büge.

Sommerfahrordnung. Bährend ber Dauer berfelben verfehrten wie im letten Sommer neben ben orbentlichen Schnellzügen bie internationalen Expregzüge 3 und 10, welche auch auf ber Station Flüelen anhielten.

Ebenfalls wie im letzten Sommer fursirten die Schnellzüge 11 und 2 auf der Linie Bellinzona-Chiasso-Bellinzona als Gilzüge mit Wagen III. El. Bellinzona-Mailand-Bellinzona.

Der Zug 1 erhielt an Sonntagen wiederum Anschluß von Zürich her.

Winterfahrordnung. Nach längern Unterhandlungen mit den betreffenden Anschlußbahnen gelang es, die Expressinge 3 und 10 auch im Winter verkehren zu lassen. Damit dürsten diese für den Gotthardspersonenverkehr wichtigen internationalen Verbindungen als bleibende Ginrichtung auch für die Zufunst gesichertsein. Im Verkehr der ordentlichen Schnellzüge trat gegenüber der vorjährigen Wintersahrordnung keine Aenderung ein. Der Anschluß an Zug 1 von Zürich her an Sonntagen ging wieder verloren. Auf der Strecke Vellinzonas Locarno verkehrte an Stelle von Zug 51 Zug 55.

Der enorme Güterverkehr im Dezember erforderte die Einlegung von 9 weitern fakultativen Güterzügen und bamit die zeitweise Einführung des Nachtdienstes auch für den Güterverkehr.

C. Ginnahmen und Statistit des Berkehrs.

,			87	8		18			Mehr= Einnahm	e	Minder= Einnahme	
A. Ginnahmen aus bem	(26)	6 Ri	(ometer)		(26)	6 Ri	(ometer)		gegenüber 1886			×
Gisenbahntransport.	Fr.	Ct.	Pro	zente	Fr.	Ct.	Pro	zente	Fr.	Œt.	Fr.	Ct.
I. Personentransport	3706732	01	32.36	31.27	3426414	44	34.89	33.69	280317	57		
II. Gepäck=, Thier= u. Güter=		- 47			, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,							
transport (inkl. Nebenge=					B B B							
bühren):												
a. Gepäct	408049	68	3.56	3.44	396440	32	4.03	3.90	11609	36		
b. Thiere				1.16	146039	21	1.49	1.44			8726	01
c. Güter aller Art	7201145	43	$\underline{62.88}$	60.76	5852581	18	59.59	57.55	1348564	25		
Total	11453240	32	100.00		9821475	15	100.00		1631765	17		
B. Einnahmen aus ver=												
schiedenen Quellen .	399842	41		3.37	347838	18		3.42	52004	23		
Total=Einnahmen	11853082	73		100.00	10169313	33		100.00	1683769	40		
	¥											-

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, haben die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 1,631,765. 17 oder 16.61 % aufzuweisen. Die Zunahme gegenüber dem Jahre 1885 beläuft sich auf Fr. 1,278,835. 26 oder 12.57 %. Die im Vorjahre in dem Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und benjenigen aus dem Gütertransport eingetretene Verschiedung zu Gunsten der letztern hat im Verichtsjahre weitere Fortschritte gemacht.

Die Gesammteinnahmen aus bem Gifenbahntransport betragen:

				18	87		1886
per	Bahnkilometer			Fr. 43,	057.29	Fr.	36,922.84
"	Zugskilometer	•	•	"	5.95	"	5.64
"	Tag .			" 31,	378.74	"	26,908.15

Von den einzelnen Monaten erzeigt der Monat Januar mit Fr. 700,440.14 die kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 1,175,939.54 die größte Einnahme. Die durchschnittliche Einnahme eines Monats beträgt Fr. 954,436.69.

In üblicher Weise sind die verschiedenen Resultate des Verkehres und der Ginnahmen in acht dem Berichte beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, woraus wir hier Nachstehendes erwähnen:

Was zunächst ben Personenverkehr anbelangt, so ist die Zahl ber auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenben von 163,296 auf 175,595 ober um 7.53 % gestiegen. Die Zunahme hat ihren Grund hauptsächlich in dem Wiedereintritt normaler Gesundheitsverhältnisse in Italien und in der schönen Witterung während der Reisesasson. Die größte Bermehrung ist bei den Billeten einfacher Fahrt I. Klasse und bei den Gesellschaftse, Schule, Luste und Rundsahrten eingetreten.

Im Verhältniß der Frequenz der drei Wagenklassen ist bei der I. Klasse eine Zunahme von 1.12 %, bei der II. Klasse dagegen eine Abnahme von 0.02 % und bei der III. Klasse eine solche von 1.10 % eingetreten.

Es sind Reisende befördert worden:

1887	co pino occipende	ocjoidell iddiden.		
## Fersonengugsfilometer ## 1886 ## Fer			1887	1886
## Boden Personentisometer aufzuweisen: 1887 1886	in der I.	Rlasse	83,741 = 8.01	68,458 = 6.89 0/0
1887 1886 Sie I. Klasse	" " II.	. ,,	295,632 = 28.28	0/0 281,275 = 28.30 $0/0$
1887	" " III	. "	666,194 = 63.71	644,247 = 64.81 0/0
1887	s haben Person	enkilometer aufzuweiser	ı:	
" II. " 19,309,200 = 41.34 % 18,104,449 = 41.68 % 18,900,280 = 43.51 % 18,900,280 = 4				1886
" III. "	die I. Rl	asse 7,68	$37,106 = 16.35 \frac{0}{0}$	$6,432,000 = 14.81 ^{\circ}/_{0}$
on jedem Reisenden sind durchschnittlich befahren worden: 1887 1886 in der I. Klasse	" II.	,, 19,30	09,200 = 41.34 %	$18,104,449 = 41.68 ^{0}/_{0}$
1887	" III.	,, 19,76	62,026 = 42.31 0/0	$18,900,280 = 43.51 ^{\circ}/_{0}$
1887	on jedem Reiser	iben sind durchschnittlie	h befahren worden:	
" " II. "	,	7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7		1886
" " III. "	in ber I.	Klaffe	. 91.20 Rilomete	r 93.95 Kilometer
" " III. " 29.66 " 29.34 " strifft Reisenbe: 1887 auf jeden Personenzugskilometer 39.64 38.15 Revsonenumggengestsankilometer 4.24	" " II.	,,	. 65.31 "	64.36
auf jeden Personenzugskilometer 39.64 38.15	" " III.	,	. 29.66	. 90.24
auf jeden Personenzugskilometer 39.64 38.15	s trifft Reisende	2:		
Reviousuma gana chiantila matar 4 24			1887	1886
" " Personenwagenachsenkilometer . 4.24 4.16	auf jeden	Personenzugskilometer	39.64	38.15
	" "	Personenwagenachsent	isometer . 4.24	4.16

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 3,426,414.44 auf Fr. 3,706,732.01 und per Kilometer von Fr. 12,881.26 auf Fr. 13,935.08, demnach um 8,18% of gestiegen.

Von den Ginnahmen entfallen:

					1887		1886
auf	die	I.	Rlasse	Fr.	$1,001,833.57 = 27.03^{\circ}/_{\circ}$	Fr.	$814,650.66 = 23.77 ^{\circ}/_{\circ}$
"	"	Η.	"	"	$1,662,667.68 = 44.85 ^{0}/_{0}$	"	1,593,853.15 = 46.52 %
″	"	ш.	"	"	$1,042,230.76 = 28.12 {}^{0}/_{0}$	"	$1,017,910.63 = 29.71 ^{0}/_{0}$
Me	Kal	irtare	hat iede	: Reis	ende durchschnittlich bezahlt:		

					1887			1886
in	ber	I. Rlasse		٠.	Fr. 11.	96	Fr.	11.90
"	"	II. "	•	•	" 5.	62	"	5.67
"	"	Ш. "			" 1.	56	,,	1.58

Das Einnahmenbetreffniß per Reisenden und Kilometer beläuft sich: auf 7,93 Ets. im Jahre 1887

Die Mehreinnahme im Gepäcktransport von Fr. 11,609. 36 ober 2.93% hängt mit ber oben erwähnten Zunahme bes Bersonenverkehrs in ber I. Wagenklasse zusammen.

Der Grund der Mindereinnahme im Thiertransport von Fr. 8726.01 oder 5.97% liegt wie im Borjahre in der Abnahme der Ausfuhr von Rutvieh nach Italien.

Der Gütertransport hat eine sehr bebeutende Verkehrszunahme aufzuweisen, die indessen nicht als ganz normal bezeichnet werden kann, sondern theilweise auf die ursprünglich auf den 1. Januar 1888 in Aussicht gestellte, später aber auf den 1. März gl. J. verschobene Einführung eines neuen, wesentlich höhere Ansate enthaltenden Zolltarifes des Königreiches Italien zurückzuführen ist. In Folge dieses Umstandes sind im Berichtsjahr auch Waarenartifel zur Beförderung gelangt, die bei unveränderten Zollverhältnissen in Italien erst im Jahre 1888 in dieses Land eingeführt worden wären.

Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 308,819 Tonnen auf 402,260 Tonnen ober um 93,441 Tonnen = $30.26\,^{\rm o}/_{\rm o}$ gestiegen. Zu dieser Verkehrssteigerung sind die größten Beiträge von den Metallswaren, den Brennmaterialien, den Lebenss und Genußmitteln und den Baumaterialien geliesert worden. Der wichtige Getreidetransport hat einen erfreulichen Aufschwung genommen. Mit ganz geringen Ausnahmen erzeigen übrigens sämmtliche Hauptartisel größere Transportquantitäten als im Vorjahre. Bezüglich der Größe des Gewichtes nehmen die Metallprodukte mit $25.10\,^{\rm o}/_{\rm o}$ den ersten, die Lebenss und Genußmittel mit $22.19\,^{\rm o}/_{\rm o}$ den zweiten und die Brennmaterialien mit $20.05\,^{\rm o}/_{\rm o}$ den dritten Rang ein.

Bon den vier Haupttarifflaffen der Güter entfallen:

					1887	1886		
auf	die	Eilgüter	•				$3.57^{-0}/_{0}$	$3.97^{0}/_{0}$
"	,,	Stückgüter					$6.68 ^{\mathrm{0}}/_{\mathrm{0}}$	8.20 %
,,	,,	gewöhnlichen	Wag	genladı	ıngsg	üter	$23.79^{-0}/_{0}$	$24.39\ 0/0$
"	"	Ausnahmetar	ifgüte	r.			$65.96~^{0}/_{0}$	63.44 0/0

Die Differenz zwischen ben obigen Ziffern bes Jahres 1886 und ben biesbezüglichen Angaben im letzten Geschäftsberichte hat ihren Grund barin, daß die Ausnahmetarifgüter separat aufgeführt worden sind.

Die durchschnittlich von jeder Tonne durchlaufene Strecke beträgt 158.29 Kilometer gegenüber 157,60 Kilometer im Borjahre.

Bas die einzelnen Hauptverkehre anbetrifft, so erzeigen dieselben nachstehende Transportquantitäten:

						188	37	188	66
Schweiz-Italien .			• ,		. 4	2,933	Tonnen	41,095	Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in	Brunnen	reexpedin	rtes G	etreide) 8	9,261	"	74,813	"
Deutschland, Holland und	Belgien-	Italien		•	. 30	2,780	"	221,972	"
Italien - Deutschland, Hol	land, Belg	ien und	Engla	nb	. 4	3,557	<i>"</i>	36,630	"
In den beiden letztern Ber	fehren sind	die in	Chiaffa	und	Pino	transit	reexpedirten	Güter inbegr	riffen.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 5,852,581. 18 auf Fr. 7,201,145. 43 und per Kilometer von Fr. 22,002. 18 auf Fr. 27,071. 97 oder um 23.04 % gestiegen. Im Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer ist hinwieder ein Rückgang von 7,12 Cts. auf 6,73 Cts. eingetreten.

Die weitern Details der Betriebsresultate sind in den dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen Nr. 1 bis 8 enthalten.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen (ohne Kapitalzinse) stellen sich gegenüber benjenigen bes Jahres 1886 wie folgt:

				1887		1886
Pacht= und Miethzinse .			Fr.	386,572.36	Fr.	328,508.73
Ertrag von Hülfsgeschäften	•	•	"	5,769.92	"	16,413.64
Sonstige Einnahmen .	•	•	"	7,500.13	"	2,915.81
			Fr.	399,842.41	Fr.	347,838. 18

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzeigen hiernach gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 52,004. 23. Dieselbe murde herbeigeführt durch die vermehrte Ginftellung eigener Wagen für den Rohlen= transport und durch die größere Berwendung eigener Wagen in Folge der Berkehrssteigerung.

D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

18 Betriebene Bah	86 nlänge	266 Rm.		Ausgaben.							1887 Betriebene Bahnlänge 266 F					
Fr.	Cts.	0/0									Fr.	Cts.	0/0			
390,230	14	7 38	I.	Für	die allgemeine	Verwaltu	ng				386,351	55	6.99			
1,410,379	57	26.65	II.	"	Aufsicht und U	interhalt !	der	Bahn			1,249,607	08	22.60			
1,113,165	56	21.04	III.	"	ben Stations=,	Expeditio	ms=	und	Zugsi	oienst	1,180,648	97	21.36			
1,582,735	27	29.91	IV.	. 11	" Fahrdienst						1,788,720	30	32.36			
794,882	48	15.02	v.	.,,	verschiedene Au	Sgaben					922,615	83	16.69			
5,291,393	02	100°/o									5,527,943	73	100.0/0			
			-								ä					

										1886	1887
Die	Ausgabe	beträg	gt per	Bahnkilometer	•	٠		. 3	r.	19,892.45	20,781.74
"	"	"	"	Zugskilometer				,	,	3.0383	2.8719
"	"	"	"	Nutstilometer				"		2.6694	2.4171
"	"	"	"	Wagenachsenkilor	meter		٠.	"	,	0.1061	0.0926
"	"	"	"	Bruttotonnenfilo	meter	•		,,	,	0.0187	0.0161
in	Prozenten	der B	etriebs	Beinnahmen -		•		,	,	52.03	46.64
11	"	" T	Transp	orteinnahmen				•	,,	53.87	48.26

Die Betriebsausgaben erscheinen um Fr. 236,550. 71 hoher als im Jahre 1886. Bon ber Erhöhung fallen:

auf	den	Stations:,	Expedition	ong=	und	Zugs	dienst		ь.					Fr.	67,483.	41
"	,,	Fahrdienst	•		•		•			•	•		•	"	205,985.	03
"	die	Verschiedene	n Ausga	ben		•	•	•	•	٠	٠	•		"	127,733.	35
														Fr.	401,201.	79
Wenig	er 2	lusgaben er	zeigen ba	gegen	t :											
bie	Allg	emeine Verr	valtung				•			. F	r.	3,878.	5 9			

die Allgemeine Berwaltung 160,772. 49 ,, 164,651. 08 ber Bahnauffichts: und Unterhaltungsbienst .

Bleibt Mehrausgabe Fr. 236,550. 71

ad I. Allgemeine Bermaltung.

Die Berminberung von Fr. 3878. 59 Cts. ergibt sich im Wesentlichen aus ben sonstigen Ausgaben (Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten u. s. w.) und speziell auf ben Ausgaben für Drucksosten.

ad II. Bahnaufficht und Unterhalt.

Die Organisation bieses Dienstzweiges ift im Berichtsjahre unverändert geblicben.

Der Aufwand für Aufficht und Unterhalt der Bahn betrug:

									1886		1887
an	Personalausgaben							Fr.	392,775.34	Fr.	389,086.99
"	Unterhalt und Erneuerung	der An	lagen			•	•	"	969,507. 21	"	808,560. 20
" "	sonstigen Ausgaben .	•	•	•	, .	٠.	•	"	48,097.02	"	51,959.89
						Sun	nma _	Fr.	1,410,379.57	Fr.	1,249,607.08

Die Personalausgaben betragen Fr. 389,086.99 gegenüber Fr. 392,775.34 im Vorjahre. Die Ersparniß von Fr. 3688.35 ist die Folge einer Personalreduktion im Büreau des Oberingenieurs.

Der Unterhalt bes Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Beschotterung (Unterbau) hat im Berichtsjahre Fr. 208,058. 24 gekostet, während im Vorjahre für benselben Zweck Fr. 282,544. 02 ausgegeben worden sind. Die Minderausgabe von Fr. 74,485. 78 wurde hauptsächlich durch Wegsall ber Auswechslung der Bahnbettung in größern Strecken erzielt.

Von bebeutendern Arbeiten, welche hieher gehören, nennen wir: die Erstellung einer Schutzwand am Eingange des Stutzecktunnels (Fr. 1376. 45), die Erneuerung der Beschotterung im Gotthardtunnel zwischen km. 70.780 bis 72.780 im westlichen und 78.135—79.148 im östlichen Geleise (Fr. 9394. 64), theilweise Pflasterung des Bahnhofplatzes Göschenen (Fr. 1732. 85), die Vervollständigung des Tessinuferschutzes bei km. 141.540—725 (Fr. 2171. 67) und zwischen Cadenazzo und Gordola (Fr. 4579. 25), den Neuanstrich der eisernen Brücken (Fr. 3213. 45).

Für Abräumung und Konfolibirung gefahrbrohenber Felslehnen und Schutthalben wurden im Berichtsjahre ausgegeben Fr. 35,985. 38.

In der Nacht vom 31. Oktober löste sich infolge Negenwetters bei km. 30.045 (Gaisrückenthal bei Flüelen) ein 25 m³ großer Felsblock zirka 200 Meter über der Bahn ab, siel auf die 4.4 m weite Bahnbrücke und zertrümmerte dieselbe. Der Vorfall wurde rechtzeitig entdeckt und die Verbindung durch Erstellung einer Nothbrücke wieder hergestellt. Die neue definitive Bahnbrücke war am 7. Dezember vollendet. Zur Verhütung ähnlicher Vorsälle werden an betreffender Stelle Schutzbauten erstellt.

Der Unterhalt bes Oberbaues (Geleise und mechanische Einrichtungen) erforderte im Berichtsjahre einen Aufwand von Fr. 391,225. 06 gegen Fr. 514,106. 12 im Vorjahre, somit Fr. 122,881. 06 weniger. Wit Ausnahme einer 896 m langen Strecke im Paradiso-Tunnel (km. 183.380—184.276) fand keine Totalauswechslung des Oberbaues statt. Dagegen wurde die Auswechslung der Weichholzschwellen gegen eiserne Querschwellen sortgesetzt.

Die Ausgaben für den Unterhalt bes Oberbaues vertheilen fich auf folgende Rubriken:

	1886	1887	Differenz
	Fr.	Fr.	
a. Werth des bezogenen Oberbaumaterials für den ge=			
wöhnlichen Unterhalt der Geleise	132,893.56	193,906. 79; $+$	61,013. 23
b. Löhne für Reguliren ber Geleise	145,485.14	164,127.06; +	18,641.92
c. Unterhalt ber mechanischen Einrichtungen	56,904.94	33,102.49; —	23,802.45
d. Totalerneuerung des Oberbaues	286,795.58	26,298. 20; —	260,497.38
Zusammen	622,079. 22	417,434.54; —	204,644.68
Hievon ab:			
Werth des gewonnenen Altmaterials	107,973. 10	26,209.48; —	81,763.62
Netto=Uusgaben	514,106.12	391,225.06; —	122,881.06

ad a. Im Berichtsjahre wurden im gewöhnlichen Unterhalt an Oberbaumaterial ersetzt: 13,135 Stück Tannenschwellen und 3169 Eichenschwellen, zusammen 16,304 (gegen 9499 Stück im Vorjahre) durch 10,075, Stück eiserne Querschwellen und 6229 Stück Eichenschwellen (theils neue, theils ältere noch brauchbare Schwellen aus den ausgewechselten Strecken); serner 290 Stück Weichenhölzer (1886: 178) und 521.25 m (570.51) Stahl- und 3444.19 (2910.07) m Eisenschienen.

Von den eisernen Querschwellen kamen 9090 Stück in der Strecke Jinmensee-Erstfeld und 985 Stück im Pratotunnel zur Berwendung. Bon Gichenschwellen kam ein großer Theil im Gotthardtunnel zum Ersatz für erstickte zur Berwendung.

Schienenbrüche kamen im Berichtsjahre 38 vor (1886: 32; 1885: 29; 1884: 17; 1883: 38). Davon wurden 16 durch äußere Einwirkungen (Steinfälle, Entgleisungen, Schlagen von Rädern 2c.) verursacht und rühren 22 Fälle von Fabrikationsfehlern her. Die Lieferanten haben für diese 22 Stück, sowie für 38 Stück, welche durch Abblätterungen, Risse 2c. undrauchbar geworden sind, Ersatz zu leisten.

ad b. Die Mehrausgaben für Geleifereguliren fteben im Berhältniß zur größeren Zahl von ausgewechselten Schwellen und Schienen.

Die Länge der Strecken mit eisernem Oberbau beträgt auf Ende des Berichtsjahres 40410 Meter d. i. 11.75 Prozent der Gesammtlänge, worin 7820 Meter der Pachtstrecke Rothkreuz-Immensee inbegriffen sind.

Der Beitrag bes Erneuerungsfondes an die Roften bes Oberbaumaterials beträgt Fr. 238,744. 15.

Der Unterhalt der Hochbauten erforberte im Berichtsjahre eine Ausgabe von Fr. 92,747.77 gegen Fr. 54,097. 51 ober Fr. 38,650. 26 mehr als im Vorjahre.

Hier ist in erster Linie das Umbeden der Lagerhäuser in Brunnen zu erwähnen. Nachdem sich die einfache Falzziegelbedachung als undicht erwiesen hat, wurde unter derselben eine Unterlage von Dachpappe eingebracht und wurden gleichzeitig die Sattelrinnen erneuert. Die daherigen Ausgaben auf Betriebskonto betragen Fr. 19,924. 28.

Fernere außerordentliche Ausgaben betreffen: die Bersorgung der Stationen mit Eberhard's Feuerlöschmasse (5242. 96), das Verseigen des Güterschuppens in Steinen auf die Flucht des Aufnahmsgebäudes (1000), die zweite Krahnwasserlitung Faido (1438. 90), die theilweise Erneuerung der Eindeckung des Aufnahmsgebäudes Chiasso (1706. 46), die Erneuerung der Zinkblechbedachung der Terrasse des süblichen Flügels am Aufnahmsgebäude Bellinzona (3205. 40), das Andringen neuer Dachrinnen an der Veranda Göschenen (1000), den Unterhalt des Berwastungsgebäudes Bellevue in Luzern (2449. 49), die Lieferung eines neuen Kochherdes für die Restauration Airolo (1166. 40), die Erneuerung des Fußbodens der süblichen Loge im Aufnahmsgebäude Lugano (1017. 74).

Im Monat September wurde burch Hagelwetter großer Schaben an Fenftern, Oberlichtern, Hallendächern 2c. an den Stationsgebäuben im süblichen Tessin verursacht.

Der Unterhalt ber Telegraphen, Signale und Einfriedigungen kostete im Berichtsjahre Fr. 76,091.38 gegen Fr. 80,811.14 ober Fr. 4719.76 weniger als im Borjahre. Bon ben Ausgaben entfallen:

Fr. 33,540. 14 auf Unterhalt der Telegraphenlinien und Kabelzinse,

- " 11,720. 61 auf Unterhalt ber Signale in ben Stationen und auf freier Bahn und
- " 30,830. 63 auf Unterhalt ber Ginfriedigung (inkl. Barrieren).

Die Ausgaben für Ginfriedigung betreffen größtentheils Unterhalt ber Stangeneinfriedigung und ber Lebhage.

Der Mehraufwand für Unterhalt der Telegraphenleitungen ist hauptsächlich eine Folge der schneereichen Winter 1886/87 und 1887/88, beziehungsweise der dadurch veranlaßten zahlreichen Linienunterbrechungen. Außerdem kostete der Umbau der Telegraphenleitungen in der Station Bellinzona Fr. 2586. 89 und in der Station Giubiasco Fr. 1120.70.

Neue Glockenfignale wurden erstellt auf den Strecken Biasca—Castione, Melide—Chiasso und auf der Pachtstrecke Rothkreuz—Immensee. Mit dieser Ergänzung ist die ganze Hauptlinie Rothkreuz—Chiasso mit Glockenssignalen versehen.

Die Räumung ber Bahn von Schnee und Eis koftete Fr. 40,437.75 gegen Fr. 37,948.42 ober Fr. 2489.33 mehr als im Vorjahre. Der Kilometer offene Bahn kommt auf Fr. 196.42, gegen 184.21 im Jahre 1886.

Auf die einzelnen Strecken vertheilen sich diese Ausg	aben wie folgt:
---	-----------------

Bom 1. Januar bis	Nördlich vom C auf 65 Am. c		Siidlich vom C auf 60 Km.	,	Monte Ceneri-Linie und übrige Strecken auf 81 Am. offene Bahn			
31. Dezember	Betrag .	pr. Km.	Betrag	pr. Am.	Betrag	pr. Am.		
1	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
1887	11,077. 22	170.42	22,227.64	370.49	7,132.89	88.06		
1886	14,901.88	229. 26	19,988.36	333. 14	3,058.18	37.75		
1885	6,261. —	96. —	7,939 —	132. —	837. 99	10. —		
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528.03	6.50		
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845.12	10.50		

Bemerkenswerth sind die Ausgaben für Schneeräumen im süblichen Tessin. An den Gesammtausgaben von Fr. 7132. 89 komparirt die Strecke Lugano—Chiasso mit Fr. 3621. 61 d. i. 52.4%.

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

, T	Ste	llver	rtret	ung	*	Unterhaltungsarbeiten für										
	Stat die		Stre die	cten= enst	Unterbau Oberbau		ban Hochban		Sandihait		raph 1ale	Räumung von Schne und Eis		To	tal	
	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887
Januar	188	212	537	573	953	551	885	350	55	34	82	119	1930	2959	4630	4798
Februar	170	148	439	475	1116	658	827	697	69	67	136	129	639	333	3396	2507
März	246	201	692	537	1881	1548	1486	1640	94	122	204	502	225	529	4828	5079
Upril	140	185	420	567	2274	2599	2278	1698	178	259	247	521	87	47	5624	5876
Mai	170	129	572	671	2692	2788	2786	2292	131	180	231	337	4		6586	6397
Juni	136	130	616	578	3748	3046	2388	2377	187	191	289	299			7364	6621
Juli	143	162	521	739	2964	2733	2395	2681	210	127	386	393			6619	6835
August	163	171	552	689	2763	3798	1936	2057	173	170	291	396			5878	7281
September	186	157	532	708	2424	2191	2393	1957	167	256	220	479		37	5922	5785
Oftober.	197	295	463	619	2156	1911	2059	2362	194	271	359	664		47	5428	6169
November	191	273	637	656	1850	984	1608	2117	131	259	635	772	138	509	5190	5570
Dezember	234	501	658	960	1025	1152	847	1518	88	219	277	618	1334	910	4463	5878
Total	2164	2564	6639	7772	25846	23959	21888	21746	1677	2155	3357	5229	4357	5371	65928	68796

Die sonstigen Ausgaben für den Bahnaussichts: und Unterhaltungsdienst betragen im Berichtsjahre Fr. 51,959. 89 gegenüber Fr. 48,097. 02 im Borjahre. Die Mehrausgaben von Fr. 3862. 87 vertheilen sich auf alle Rubrifen dieses Rechnungskaditels mit Ausnahme von 3. Beleuchtung der offenen Bahn und der Tunnels, auf welchem eine Minderausgabe von zirka Fr. 700 besteht. Es ist namentlich zu erwähnen, daß das Inventar (Wertzeuge für den Bahnerhaltungsdienst) nach 5½ jährigem Gebrauche start abgenützt und größerer Ersah nothwendig geworden ist.

ad III. Stations:, Expeditions: und Zugsbienst.

Die Gefammtausgaben bes	Stations=, Expediti	011S= 1	ınd į	Zugŝbi	enstes	betrag	gen:			
1886	1887					Mehr	1887			
Fr. 1,113,165. 56	Fr. 1,180,648	8. 97			į	ğr. 67	,483.	41		
Gegenüber dem Vorjahre b	etragen									
die Personalaus	gaben mehr.		•			•		٠,	Fr.	52,358.77
die sonstigen Ar	ısgaben mehr	•	•	•	•			•	"	15,124.64
				Me	hrausg	jabe ii	n Gai	nzen	Fr.	67,483.41

Die Personalausgaben sind gestiegen hauptsächlich in Folge von Besoldungserhöhungen und Bermehrung des Expeditions und Zugspersonals. Diese letztere bedingte namentlich die Zunahme des Güterverkehrs und die Durchführung der Expreszüge auch während der Wintersahrplanperiode. Ferner wurden die Ausgaben noch durch die an das Betriebspersonal verabsolgten Gratisitationen für Mehrleistungen während der Monate November und Dezember im Besentlichen erhöht.

Eine Vermehrung der son ftigen Ausgaben fällt insbesondere unter die Abtheilung für Beleuchtung der Stationen, wobei wir die Einführung des elektrischen Lichtes in Chiasso erwähnen; ferner unter Ergänzung des Stationsinventars, wozu die Anschaffung von 9 Waagen für die Lagerhäuser in Brunnen wesentlich beitrug. Eine Mehrausgabe weisen auch die Verbrauchsmaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und die Plombage für Güter auf.

ad IV. Tahrbienft (Maschinenbienft).

Die Gesammtausgaben für ben Fahrdienst, welche im Jahre 1886 Fr. 1,582,735. 27 betrugen, stiegen im Berichtsjahre auf Fr. 1,788,720. 30.

Davon fallen:					1886 .		1887
auf Personalausgaben			•	. Fr	. 535,134.39	Fr.	544,656.03
" Materialverbrauch	der Lofomo	tiven und	Wage	n "	696,554.86	"	852,874.52
" Unterhalt und Er	neuerung des	3 Rollmat	erials	. "	336,064.02	"	373,796.76
" sonstige Ausgaben	•			. "	14,982. —	"	17,392.99
	,		Summo	ı Fr	. 1,582,735. 27	Fr. 1	,788,720. 30

Die Bermehrung ber Ausgaben ift wesentlich burch einen größern Berbrauch von Brennmaterialien veranlaßt. Der Stand ber Lokomotiven hat im Berichtsjahre feine Aenberung erlitten.

An Brennmaterial für die Cokomotiven kamen im Berichtsjahre größtentheils Saarkohlen zur Berwendung und beschränkte sich der Verbrauch an Briquettes auf Ausnahmefälle und einige größere Versuche, deren Abschluß erst im nächsten Jahre erfolgt. Das Verbrauchsquantum und die Kosten des Vrennmaterials haben gegenüber dem Vorjahre zugenommen.

Der Brennmaterial : Verbrauch betrug:

1883:	26,545,556	Ægr.	im	Rostenbetrage	von	Fr.	870,455.95
1884:	25,756,670	"	"	"	"	,,	689,032.42
1885:	26,087,430	"	"	"	"	"	652,920.92
1886:	26,469,325	"	"	"	"	"	661,168.40
1887:	32,506,350	"	"	"	"	"	822,479.43

Pro Lokomotiv-Rilometer wurden verbraucht:

Während der Verbrauch an Schmiermaterial für Lokomotiven etwas gestiegen ist gegenüber dem Vorjahre, sind die bezüglichen Kosten pro Leistungseinheit etwas zurückgegangen.

Es wurden verbraucht:

1883;	82,175,5	Ægr.	im	Rostenbetrage	von	Fr.	71,782. 25
1884:	54,316,5	"	"	"	"	"	45,162.25
1885:	54,682,7	"	"	"	"	"	42,246.79
	56,458,5		,,,	"	"	"	36,435.36
1887:	68,113,9	,,	,,	"	"	,,	38,363.39

ober pro Lokomotiv=Rilometer:

1883:	0,036	Ægr.	im	Rostenbetrage	von	3,13	Cts.
1884:	0,025	"	"	"	"	2,11	"
1885:	0,024	"	"	"	,,	1,87	" "
1886:	$0_{,024}$	"	"	"	"	1,57	"
1887:	0,026	"	"	,,	,,	1,44	"

Die Reparatur= und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen Fr. 253,603. 16 gegen Fr. 251,466. 70 im Borjahre, pro Lokomotivkilometer 9,545 Cts. gegen 10,865 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle Nr. 20) ist im Berichtsjahr durch Beschaffung von 14 Stück Steinstransportwagen Serie M2 vermehrt worden. Ueber die Leistungen der Wagen gibt Tabelle No. 21 Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle Nr. 23) beträgt im Berichtsjahr Kgr. 12,476,60 im Betrage von Fr. 2359. 07 gegen Kgr. 14,963,50 im Betrage von Fr. 4189. 67 ober pro Wagenachsfilometer 0,203 Gr. à 0,004 Cts. gegen 0,291 Gr. à 0,008 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten ber Personen- und Güterwagen betragen zusammen Fr. 135,597. 84 gegen Fr. 143,298. 45 im Borjahre.

Im Berichtsjahre war die nicht automatische Vacuumbremse System Hardy wie in den Vorjahren in regels mäßiger Anwendung und kursirten auch einige Versuchzzüge regesmäßig mit den automatischen Vacuumbremsen System Körting und Clayton.

In das Berichtsjahr fällt auch die Inbetriebsetzung der Dampfheizung der Bersonenwagen.

ad V. Berichiebene Ausgaben.

Die unter dieser Aubrik verrechneten "Pacht= und Miethzinse" ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 103,501. 20 Cts. Davon fallen Fr. 96,667. 67 Cts. allein auf die Pachtung von Rollmaterial in Folge der Verkehrszunahme während des Berichtsjahres.

Auf ben "Sonstigen Ausgaben" ergibt sich eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von Fr. 27,832. 79, welche insbesondere den größern Ausgaben für Feuer- und Unfallversicherungen, resp. Entschädigungen zur Last fällt.

Entschäbigungereklamationen find im Sahre 1887 eingegangen: 549.

	, ,	0 0			3.5					_					
	An	Entschädigunge	n wurder	ı bezah	lt:										
	Für	Beschädigunge	n .								in	116	Fällen	Fr.	4515.04
	"	Manko.				•					"	33	"	"	1439.64
	"	Verspätung u	nd irrige	Instra	adirung					•	"	21	"	"	6450.97
	,,	nicht abgeliefe	erte Gege	nstände						•	"	4	"	"	54.07
	"	unrichtige Be	handlung	von E	3oUschein	ien 2c.				•	"	5	"	,,	127. —
	"	Verschiedenes				- •			•		"	20	,,	"	354.40
									Zusan	nmen	in	199 ह	, Källen	Fr. 1	12,941. 12
Sie	von si	nd abzuziehen:							10 1					O	,
J	Rüd	fvergütungen a	nderer B	ahnen			•	•			Fr.	467	6.67		
	Bett	eiligung fehlba	rer Ange	ftellter				٠.	•		"	80	0.50		
	Grlö	is von Transp	ortgegenst	änden,	die der	: Bahn	inf	olge (Erledig	ung					
		anheim gefalle								,	,,	19	2.10		
	Grlö	s von überzäh	ligen Tro	ınsport	gegenītā	nden	٠		•		"	2	6. 75	"	4796.02
														Fr.	8145.10
														0	

Von den gemäß unserm letzten Geschäftsberichte im Laufe des Jahres 1886 gegen uns angehobenen zwei Reklamationsprozessen ist der eine gegen Ende des Jahres 1887 vom Pariser Appellhof zu unsern Gunsten erledigt worden; in Sachen des andern, seit 1886 pendeten Reklamationsprozesses ist schließlich auf Grundlage einer Reduktion der Forderung um die Hälfte ein Vergleich zu Stande gekommen.

Im Laufe bes Berichtsjahres ift endlich auch ber seit 1883 von der italienischen Bahngesellschaft auf unsere Rechnung in Florenz geführte Reklamationsprozeß erledigt worden, der dadurch veranlaßt wurde, daß von einer Sendung von 24 Kisten Kinderspielwaaren ab Nürnberg vom November 1882 in Folge Versehens eines unserer Angestellten in Chiasso eine Kiste statt wie die andern 23 Kisten Ansangs Dezember 1882 erst am 25. Dezember 1882 an Bestimmung Florenz anlangte, für welche Verspätung Adressa die ganz übertriedene Entschädigung von Fr. 3500 verlangte. Nachdem die Angelegenheit wegen Vorfragen über Zulassung von Zeugen und Obererperten dis zum Kassationshof in Florenz gesangt war, erging ein letztinstanzliches Urtheil des Appellhoses in Florenz, welches die Forderung des Klägers für die Verspätung der einen Kiste Kinderspielwaaren auf Fr. 1500 nebst Zins à 6 % vom 6. Juni 1883 ermäßigte, dagegen uns alse Prozeßkosten überband. Die setztern betrugen mit der Entschädigung unserer, resp. der Anwälte der italienischen Bahnverwaltung Fr. 7700. 90.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge ber bem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen bie B Sahres 1887:	etrie	bsei	n n a hmen	ઇલ્ફ્ર
a) aus dem Eisenbahntransport		Tr.	11,453,240.	32
b) aus verschiedenen Quellen		"	399,842.	
3 ufo	ımmen	Fr.	11,853,082.	73
Die Betriebsausgaben betragen		"	5,527,943.	7 3
Es ergibt sich somit ein Ueberschuß ber Betriebseinnahmen über die Ausgaben r	1011	Fr.	6,325,139.	_
Hiezu kommen laut der Gewinn= und Verlustrechnung:				
der ordentliche Aftivsaldo vom Jahre 1886 von Fr. 116,786.	46			
abzüglich ber nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Bau- konto von	84	.,,	94,714.	62
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen des Erneuerungsfondes und des Reservesondes von		(A)	610,182.	20
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond, abzüglich Werth bes		"	010,102.	2. 1
Altmaterials	ř.	"	238,393.	20
aus fonstigen Quellen		","	2,767.	55
Im Gai	ızen	Fr.	7,271,196.	57

Hievon sind zu verwenden:	Uebertrag	Fr. 7,271,196.	57
für Provisionen (Rosten für Einlösung von Titeln und Coupons) Fr.	20,180.77		
" Berzinfung der Anleihen	786,559. 85		
"Rapitalamortisation "	215,200		
" Abschreibung auf Liegenschaften "	6,119.30		
" Einlage in den Baufond "	134,539. 42		
" Einlage in die Spezialfonds, inkl. deren Berzinsung . "	933,003. 71		
" fonftige Zwecke "	3,036.89		
		,, 5,098,639.	94
Bleiben zur Verfügung ber Aktionäre		Fr. 2,172,556.	63
Bu den einzelnen Bosten bemerken wir noch Folgendes:			
Der Posten "Ertrag verfügbarer Kapitalien" erzeigt eine E	innahme von F	r. 610,182. 20.	
Davon entfallen:			
auf den Ertrag der Betriebsgelber		. Fr. 81,493. 9	3.4
Ser nertijaharen Rangelder		. ,, 403,618. 2	
San Sam Comanamura Chans and Sam Malamakans maan	iesenen Kanitalie		
An Zuschüssen aus ben Spezialfonds hatte ber Erneuer		"	
Bestimmungen aufzukommen mit			
1 0 10		201.010.4	
0		94,009,0	
Dem Reservefond für außerordentliche Unfälle mußte nichts entnommen		. " 54,085. 0	10
Der Posten "Einnahmen aus sonstigen Quellen" von Fr. 27		out in sich Sie effekti	110
Bergütung der italienischen Mittelmeerbahn an die auf Seite 42 bes Berich	' '		
bahndepartemente zur Berrechnung auf Bauconto beauftandeten Geleiseerweiter			
Gesellschaft selbst entfallende Theil von Fr. 3190. 51 Cts. für Oberbo			
"Zuschüffe aus den Spezialfonds" der Gewinn= und Verluftrechnung pro 18			
Bezüglich der Ausgaben der Gewinn- und Verluftrechnung ist zu be			
Die Berginsung bes Obligationenkapitals zu 5, beziehung		arkerte absüalich k	or
vom Consortium auf Grund des Vertrages für die Anleihenskonversion vergül		, , ,	
noch im Umlaufe gebliebenen 5% Obligationen (Fr. 111,593. 90 außmachend),			
Die für Kapital=Amortisation eingesetzte Summe von Fr. 215,			
behörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Bereinbarung, de	4.4		
das Jahr 1884 mitgetheilt worden ift.	ich Sugait im	sejajuji svetiajie iivi	
Bon dem Ertrage der verfügbaren Baugelder (Fr. 403,618. 26) ist	agman Sar Par	Filanna Saz Bunsac	2.
rathes für dieses Jahr noch ein Dritttheil mit Fr. 134,539. 42 dem Baufo	•		J-
Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 933,003.	71 fallen auf b	en Erneuerungsfont	d,
intl. Zins			1
auf den Refervefond, 5 % des nach Dotirung des Erneuerungsfont	es verbleibender		
Reinertrages, inkl. Zins		. " 129,600. 1	0

Nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen, Bewerkstelligung der vorgesschriebenen Amortisationen und Abschreibungen und Dotirung des Erneuerungss und Reservesonds bleibt ein versfügbarer Nettoertrag von Fr. 2,172,556. 63.

Wir schlagen Ihnen vor, hievon Fr. 1,700,000 ober 5 % als Dividende zu vertheilen und Fr. 472,556. 63 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1888 vorzutragen.

Nach Abschluß ber Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1887 hat das schweizer. Eisenbahndepartement von den auf Bau verrechneten Ausgaben 16 Positionen im Gesammtbetrage von Fr. 85,743. 37 beanstandet und deren Berrechnung auf Betriebskonto verlangt. Wir haben uns bereit erklärt, davon 4 Posten im Gesammtbetrage von Fr. 12,532. 04, welche Ergänzungen und Berbesserungen bereits bestehender Anlagen betreffen und nach unserer Ausschluß auf den Baukonto gehören, zu Lasten des Betriebes zu übernehmen, wenn damit eine Verständigung mit der Bundesbehörde herbeigeführt werden könnte. Ein Entscheid ist uns dis zur Stunde nicht zugekommen.

F. Bulfsgeichäfte.

1. Bert ftätte bien ft.

Die Zentralwerkstätte in Bellinzona wurde im Berichtsjahre noch im gleichen Provisorium wie im Vorjahre betrieben.

Die Zahl der Beamten ift um 1 Werkführer vermehrt worden.

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

	Am	1. Ja	muar	waren	im	Ganzen	be	schäftigt .			•	145				
*	am	31. De	zemb	er "	"	"		.,.			•	193				
Die größte Z	Zahl w	ar 193	, die	fleinste	e 14	5 Man	n 11	nd zwar:								
Vorarbeiter .		•		•	4-	-4		Malergehül	fen							3—3
Schlosser und Moi	nteurs			•	45-	-65		Sattler uns	b G	ehülfe	n	•				3 - 3
Dreher, Bohrer, F	obler	ec.			11-	—15 .		Lehrlinge		•					2	22 - 30
Schmiede und Zus	chläger				4-	-8		Dampfmasch	hinei	nheizer	:					1—1
Resselschmiede .	٠.		. 9		1-	-3		Handlanger						•	;	38 - 43
Rupferschmiebe .					1-	-2		Werkzeugma	acher	:		•				1-1
Schreiner und Glo	aser		•		6-	-10		Metallgieße	r				•	•		11
Maler und Lactirer	r.				3-	_3		Nachtwächte	er							1—1
O:	Y .	0.4	0 %		0.	00 00 5		(==0	σ.	* 1	200			1	or	

Im Ganzen gelangten 84 Lokomotiven, 302 Personen= und 553 Güterwagen zur Reparatur. Außerdem wurden an 107 Personen= und 419 Güterwagen kleinere laufende Reparaturen (Schnellreparaturen) ausgeführt.

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

Außer biesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservesstücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 5 Lokomotiven, 49 Personens und 8 Gepäckwagen mit der Dampsheizung; Anbringen von Doppelthüren an C-Wagen; Ausrüsten von 4 Personenwagen mit der Körtings und 4 Personenwagen mit der Clayton-Bremse; Erstellen von Transmissionsbestandtheilen zc. für den Ban der neuen Zentralwerkstätte; Ansertigung von Materialien wie: Bronce-Muttern, Komposition, Schraubenbolzen,

Plomben, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgugröhren für die Materialverwaltung. Im Weitern murben von ber Zentralwerkftätte Reparaturen und Umanberungen aller Art für andere Dienftabtheilungen ausgeführt.

Die Depotwerk stätten beschäftigten sich hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt ber im Dienste stehenden Lokomotiven. Zubem hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabtheilungen zu beforgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 58 Mann, am 31. Dezember 45 Mann

und wechselte das Sahr hindurch zwischen 35-62 Mann

Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

•		-		, ,			
					Grftfeld	Biasca	Bellinzona
Schlosser	•			•	12 - 25	5 - 12	3—4
Dreher	•	•	, •		2-3	0—1	
Schmiebe	und	Zuschlä	ger	•	2	0 - 2	
Spengler				•	1	0—1	
Schreiner		•			0-2	0 - 1	
Lehrlinge			•		2 - 3	0—1	
Dampfma	schine	nheizer		•	1		
Handlang	er				3-6	13	_

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 13,925 m³ Gas, beren Konsum sich wie folgt vertheilt:

Zu Lasten	der Go	tthardbahi	ı					$m^3 \\$	6757.189
" "	anderer	Bahnen	•	•	•			"	$5855.{\scriptstyle 243}$
Gasvorrati	j .	14 s.				•		"	55.000
Gasverlust		•				•	•	"	$1257.{\scriptstyle 568}$
							Total	m^3	13925.000

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzirten m3 Gas auf Fr. 1. 63

per nutbaren m3 Gas auf Fr. 1. 80

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 1.80 per m³ berechnet.

Im Berichtsjahre wurden 28,960 Kg. Rohmaterial vergast und zwar Gasöl 28,367,50 Kg. und unreines Del 592,50 Rg.

Es ergeben 100 Kg. Rohmaterial 48.08 m3 Gas.

G. Berichiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe bes Berichtsjahres haben 12 Unfälle ftattgefunden, und zwar:

- a) Entgleifungen: 2 (1 auf einer Station und 1 auf offener Bahn);
- b) Zusammenstöße: 1;
- c) Sonstige Unfälle: 1 (durch Felssturg);
- d) Löbtungen und Verletzungen von Menschen: 8 (getöbtet 2 Bahnbedienstete und 2 Drittpersonen, verlett 3 Bahnbedienstete und 1 Drittperson).

Ueber die Ursachen der Tödtungen ist Folgendes zu bemerken:

Am 11. Juni wollte die 80 Jahre alte Fran Elisabeth Maggini von Lavertezzo unter der geschlossenen Barriere des Wegüberganges dei Kil. 167,670 (zwischen Locarno und Gordola) durchfriechend die Bahn überschreiten, wurde vom Zuge 46 erfaßt und sofort getödtet.

Am 15. Juni verunglückte ber Bahnarbeiter Gesi Giobbi beim Felsabräumen an der Felslehne bei Sassi Grossi (Kil. 124,400). Er rüttelte entgegen dem Befehl des Bahnmeisters an einem losen Felsblock von ca. 3 m³; der Block siel in Folge dessen herunter, riß die Felsplatte, auf welcher Gesi stand, mit sich fort; Gesi stürzte über einen ca. 8 Weter hohen Abhang hinab und erlitt so gesährliche Verletzungen, daß er nach 2 Tagen starb.

Am 19. September betrat ber 65 Jahre alte, etwas schwerhörige Giuseppe Nessi von Muralto trotz ber geschlossenn Barriere bei Kil. 169,135 ben Bahnkörper, wurde von der Maschine des Zuges 54 erfaßt und sofort getöbtet.

Am 11. Dezember verunglückte ber Hülfswärter Luigi Novati zwischen bem Schwyztunnel und ber Dragonatogallerie bei Kil. 151,700, indem er auf einem beim Passiren der Linie unrichtigen Geleise ging, von der Maschine des Zuges 1 ersaßt, über den Bahndamm hinunter geschleubert und berart verletzt wurde, daß er am solgenden Tage starb.

2. Berficherungsverträge.

Mit bem 30. Juni 1887 liefen die beiden Feuerversicherungsverträge für das Mobiliar der ganzen Linie und der Station Chiasso ab. Wir traten schon frühzeitig mit einer Reihe von soliden Versicherungsgesellschaften in neue Verhandlungen ein. Das Resultat berselben war der Abschluß zweier neuen Verträge für die Dauer von drei Jahren. Es ist versichert:

- 1. Das Mobiliar ber ganzen Linie (ausschließlich Station Chiasso) für Fr. 14,823,000. —
- 2. Das Mobiliar ber Station Chiasso für " 2,569,600. In diesen Beträgen sind die Transportmittel und Transportgegenstände inbegriffen.

Un der Versicherung sind betheiligt:

- Die schweizerische Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern,
- Die Teuerversicherungsbank in Gotha,
- Die Feuerversicherungsgesellschaft Helvetia in St. Gallen,
- Die Baster Feuerversicherungsgesellschaft in Baset,
- Die schlefische Tenerversicherungsgesellschaft in Breslau,
- Die Versicherungsgesellschaft bes französischen Phonix in Paris.

3. Bulfstaffen.

a) Unterftugungs= und Benfionstaffe für die Beamten und Angeftellten.

Im Berichtsjahre ist die Zahl der Mitglieder von 861 auf 890 gestiegen; im Durchschnitt hat dieselbe 872 betragen.

Das Verzeichniß der Unterstützungen an dienstunfähig gewordene Angestellte und der Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Beamter erzeigt im Ganzen 46 Fälle und im Durchschnitt 33 Fälle; gegenüber dem Vorjahre ergibt sich bei der Gesammtzahl eine Verminderung von 1 Fall, bei der Durchschnittszahl dagegen eine Vermehrung von 1 Fall.

Fälle, in welchen gegen Verzichtleistung auf alle Ansprüche an die Kasse Aversalsummen bewilligt werden, sind nicht vorgekommen. Der in der Rechnung unter dieser Andrik erscheinende Betrag von Fr. 1718. — betrifft eine schon im Vorjahre bewilligte, aber theilweise erst im Verichtsjahre fällig gewordene Aversalsumme.

Nachbem mit bem Jahre 1886 eine ber fünfjährigen Berioben, nach beren Abschluß laut ben Statuten

über ben Stand ber Kasse nach ben Grundsätzen ber Versicherungstechnik eine technische Vilanz zu ziehen ist, abgelausen war, haben wir Herrn Professor Dr. Kinkelin in Basel ersucht, die Aufstellung dieser Vilanz vorzunehmen. Dieselbe war am Schlusse bes Jahres noch nicht eingegangen und kann daher erst im Bericht für das Jahr 1888 mitgetheilt werden.

Die Hauptresultate der Jahresrechnung find aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

1886	5	1886			1887		1887		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ginnahmen:	Fr.	©t.	Fr.	Et	
		359913	99	Saldo-Bortrag auf 1. Januar			459071	7	
48150	15			Jahresbeiträge ber Mitglieber	48102	38		-	
1108	60			Eintrittsgelber neuer Mitglieber	1123	20			
				Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungser-			8"		
2636	81			höhungen	3535	50			
2133	-			Ordnungsbußen von Mitgliedern	1950	60			
				Antheile an den Bußen für Uebertretung des Bahn-				,	
151	41			polizeigesetes	117	41			
				Erlöß aus gefundenen und nicht reflamirten Gegen=					
611	82			ftänden	541	45	w.		
5	30			Schenkungen	24567	90	,		
15907	21			Rapitalzinse	17908	87			
48150	15			Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	48102	38			
	_			Verschiedenes					
118854	45			Zusammen	145949	69	, a	is .	
				Ausgaben:					
				Unterstützungen:					
6522	07			a) in Krantheitsfällen	5389	21			
0322	0.			b) in Fällen von Aversalentschädigung für Bergicht	0000				
2151	54			auf die Unterstützungsberechtigung	1718				
2101	01			Bensionirungen:	1.10				
808	50			a) in Fällen von vorgerücktem Alter	855				
200	_			b) in Todesfällen: Beerdigungskoften	250				
1308	60			an bedürftige Eltern	1239	80	4		
5321	80			an Wittwen mit Kindern	7057	45	8		
1574	40			an Wittwen ohne Kinder	1692	90			
1682	20			Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder	936	85	5 6 0.00		
127	58			Verschiedenes	207	69			
19696	69			Zusammen	19346	90	8		
-		99157	76	Einnahmenüberschuß			126602	79	
		1027	88	Siezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse			3665	16	
8	2	460099	63	Bermögensbestand auf 31. Dezember					
U (6	8	400099	-03	Seemogensochung auf 31. Dezember			589339	70	

Dieses Bermögen ift angelegt in 6 Stück 4 % Dbligationen ber Einzinserkasse bes Kantons Luzern . 25,500. bes Kantons Zürich . 235 237,350. des Kantons Bern 113 114,125. — 54 ber Jura-Bern-Bahn (mit Staatsgarantie) 54,791.25 12 des Kantons Neuenburg . . . 12,090. — 60 ber ital. Sübbahnen (mit Staatsgarantie) 19,092.74 5 % ital. Rente . 4,772 -124 4 % Obligationen ber Stadt Rom 60,057.80 der aarganischen Bank $4^{0}/_{0}$ 500. — 1 $3^3/4^0/0$ ber Ortsbürgergemeinde Zofingen 5049,650. — Conto-Corrent-Guthaben bei ber Bank in Lugern 7,648.70 Baarschaft in ber Sandkaffe bes Rechnungsführers 97.05

b. Rrantentaffen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

 $\frac{3,665.16}{589,339.70}$

Marchzinse auf obigen Titeln

Die Leistungen berselben im Laufe des Jahres und beren Bestand am Ende besselben sind aus nachfolgender Uebersicht zu entnehmen:

*	R					
	für die B erhaltung arbeite	g8=	für die Stat Magazin Depot- und ftätte-Arbe	8=, Werk=	Lotal	
Einnahmen:	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Salbo vom 31. Dezember 1886	14125	59	31352	45	45478	04
Gintrittsgelber neuer Mitglieder	_		327		327	
Monatsbeiträge der Mitglieder	7437	25	9812	15	17249	40
Bußen	147	50	371	15	518	65
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	*) 570		3270	72	3840	72
Rapitalzinse	551	51	1211	78	1763	29
Schenkungen	-	_				
Summa ber Ginnahmen:	22831	85	46345	25	69177	10
Ausgaben:				•		
Transport:, Arzt:, Apotheker: und Spitalkosten	2319	54	2267	88	4587	42
Berpflegungskoften	4520	45	9244	03	13764	48
Beerdigungskosten			30		30	
Rückzahlungen an austretende Witglieder	_	_	46	10	46	10
Summa ber Ausgaben:	6839	99	11588	01	18428	_
Einnahmen	22831	85	46345	25	69177	10
Ausgaben	6839	99	11588	01	18428	
Salbo auf 31. Dezember 1887	15991	86 -	34757	24	50749	10
*) bezw. Zuschüffe von Unternehmern.		•				

Der Salvo ift, abgesehen von einer kleinen Baarschaft in ben Handkassen, theils in soliben schweizerischen Werthschriften, welche im Gesellschaftsarchive verwahrt werden, theils in verschiedenen, meist kantonalen Ersparniß-kassen angelegt.

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

Diefer Fond weist gegenüber bem Vorjahre folgende Veranderungen auf:

Einnahmen an Kapitalien. — Der Geber hat diesen Fond durch Schenkung von Fr. 10,000 in 5 % Obligationen der Gotthardbahn III. Serie sammt Semesterzinsen per 31. März 1887 auf die von ihm bis zum Jahre 1890 vorgesehene Höhe von Fr. 50,000 bereits im Berichtsjahre completirt und wir sind in Folge dessen in der Lage, Ihnen nunmehr zur Kenntniß bringen zu dürsen, daß wir diese großmüthige Stiftung Herrn Kantonsrath Guger-Zeller in Zürich zu verdanken haben, welcher sich durch dieselbe ein bleibendes Verdienst um unsere Unternehmung erworben hat.

Un Zinsen murden netto Fr. 2854. 81 Cts. vereinnahmt.

Unter ben Ausgaben figuriren Fr. 100 für Belohnung an ben ständigen Bahnarbeiter Näpsti Joseph Maria, welcher in der Nacht vom 31. Oktober auf 1. November 1887 durch vorschriftsgemäßes umsichtiges Handeln bei Anlaß eines Felssturzes auf der Bahnlinie in der Nähe von Sisikon den Schnellzug 11 vor großem Unglück bewahrte.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1887 die Höhe von Fr. 58,666. 10 Ets. und erzeigt gegenüber bem gleichen Zeitpunkte des Borjahres eine Bermehrung von Fr. 12,754. 81 Ets.

Die einen Theil des Bestandes bilbenden Nom. Fr. 40,000. — 5% Obligationen der Gotthardbahn III. Serie sielen am 31. März 1887 zur Rückzahlung. Mit diesem Betrage und zuzüglich eines Zinsbetrages wurde der Titelbestand auf Nom. 58,000 Fr. 4% Obligationen der Gotthardbahn gebracht. Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialsonds.

H. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

1. Allgemeine Bermaltung.

,	1887	1886
Sefretariat und Kanzlei ber Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	14	14.
Archivariat	3	3 .
Büreau der Rechnungsrevision	5	5
Buchhaltungsbüreau	4	4
Hauptkassa	5	5
Kommerzielles Büreau	12	12
Rommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	29	28
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	1 ,	2
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4	4
Abwartpersonal	2	2
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6	6
Materialverwaltung	13	13
Materialverwaltung, Arbeiter 2c. in ben Depots	6	6
Uebertrag	106	106

2. Bahnaufsichts: und Unterhaltungsbienft.

		1887	1886	
	Uebertrag	106	106	3
Oberingenieur und Centralbüreau		14	15	
Bahningenieure und beren Büreaur	* *	12	12	
Bahnmeister und Aufseher		18	18	
Vorarbeiter und Bahnmeiftergehülfen		35	35	
Streckenwärter		95	94	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter		141	141	
Barrierenwärterinnen		113	116	
Verschiedene Angestellte		6	6	
Arbeiter im Taglohn		204	202	
,		638	639	9
			00.	
3. Stations=, Expeditions=	und Zug	sbien st.		
Oberbetriebsinspeftion und Kanzlei berselben		11	11	
Wagenkontrolle		7	6	
Betriebsinspektionen und beren Büreaux		1	2	
Bahnhofvorstände		8	8	
Stationsvorstände	· * *	33	33	
Souschefs		8	8	
Stationsgehülfen		25	26	
Wagenkontrolleure		10	7	
Einnehmer		9	9	
Gepäckerpedienten		4	4	
Telegraphisten	• , •	6	6	
Ambülante Stellvertreter		6	5	
Gütererpedienten		3	3	
Güterexpeditionsgehülfen		42	37	
Güterschaffner		14	14	
Rangirmeister		7	7	
Portiers und Hülfsportiers		6	5	
Volontärs		8	8	
Stationswärter		81	79	
Oberzugführer und beffen Abjunkt		2	2	
Zugführer		31	31	
Kondufteurs		50	48	
Bremser		99	93	
Uebersetzer		2	2	
Billetbrucker		1	1	
	Uebertrag	474 744	455 745	-)
	mounting	_ , _ , _ , _ ,	100 ,10	

Lagerhausverwalter* — — Gepäckträger 1 2 Lampisten 8 8 Puherinnen 2 2 Rachtwächter 3 3 Drehscheibenarbeiter 5 13 Manöveristen 25 29 Güterarbeiter 96 94 Maschinenwärter 1 — 615 606 A. Wasschinenwärter 1 — 4. Wasschinenbeienst. Wasschinenwärter 1 — 615 606 4. Wasschinenwäster 1 — 615 606 Borisänenwäster 61 58 9 9 94 4. Wasschinenwäster 61 58 8 9 20 24 8 9 20 24 20 24 238									18	387	18	886_
Gepääfträger 1 2 Lampisten 8 8 Pulgerinnen 2 2 Rachtwächter 3 3 Archivächter 5 13 Wandveristen 25 29 Eiterarbeiter 96 94 Waschivänenwärter 1 — A. Waschinenbeitenst. 615 606 Waschinenwärter 1 — Botomotiveriährer 8 9 Sofomotiveriährer 58 62 Rofomotiveriger provijorijd 7*** 6** Butermeister 3 3 Butermeister 3 3 Subermeister 48 52 Rampisten 4 4 Bagenwistense 6 6 Bagenwistense 6 6								Uebertrag	$\widetilde{474}$	744	$\overline{455}$	745
Kampisten 8 8 Putzerinnen 2 2 Nachtwächter 3 3 Drehschiebenarbeiter 5 13 Mandoverscheiter 96 94 Wachtwarbeiter 96 94 Waschienmarter 1 — 615 606 4. Waschinenbeienst. Waschinenwärter 15 16 Evotomotinführer 615 606 A. Waschinenbeschen Höllsspersonal 8 9 Sotomotinführer 58 62 Coomotinhösiger provijorisch 7*** 6*** Putzermeister 3 3 Cotomotivputzer 48 52 Rampisten 4 4 Wasgenwijtern 4 4 Wasgenwijteurs 6 6 Bagenwijteurgehüsen 5 5 Wasgenweiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 Eversftättendef und bessen hüsen hieren hiere	Lagerhausverwalter	* .		•								
Putgerinnen 2 2 Nachtwächter 3 3 Drehschiebenarbeiter 5 13 Mandveristen 25 29 Gütterarbeiter 96 94 Maschinenwärter 1 — 615 606 4. Wasschinenbeienst. Wasschinenweister und bessen Hälfspersonal 8 9 Cofomotivssier Wasschinenbepots und beren Hälfspersonal 8 9 Cofomotivssier Wasschinenbepots und beren Hälfspersonal 8 9 Cofomotivssier Provisorisch 58 62 Cofomotivssier provisorisch 7*** 6*** Bugermeister 3 3 Cofomotivssier provisorische Provisoris	Gepäckträger .								1		2	
Wachtwächter 3 3 Drehschiebenarbeiter 5 13 Manöweristen 25 29 Güterarbeiter 96 94 Waschinenwärter 1 — 615 606 4. Waschinenbeienst. Waschinenwärter 1 — 615 606 4. Waschinenbeienst. 1 — Gotomotivigier und besten Hälfspersonal 8 9 Cotomotivigier en Waschinenbepotis und beren Hälfspersonal 8 9 Cotomotivigier en Waschinester 58 62 Cotomotivigier provisorische provisorische en Sa 62 Cotomotiviputer 48 52 Campisten 4 4 Experimetischen 4 4 Experimetischen 5 5 Experimetischen 5 5 Experimetischen 5 5 Experimetischen 5 5 Experimetischen	Lampisten .	•							8		8	
Drebschie ibenarbeiter 5 13 Mandweristen 25 29 Güterarbeiter 96 94 Maschinenwärter 1 — 615 606 4. Waschinenbeien ft. Waschinenwärter 1 — 615 606 4. Wasschinenbeinenbereit und besten Hälfspersonal 8 9 20 Comotivissährer 61 58 20 Comotivissährer 58 62 20 Comotivissährer 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 4 4 4 4 4 <td>Putzerinnen .</td> <td>•</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td></td> <td>2</td> <td></td>	Putzerinnen .	•							2		2	
Wandveristen 25 29 Güterarbeiter 96 94 Waschinenwärter 1 — 615 606 A. Waschinenwärter 1 — A. Waschinenwärter 1 — A. Waschinenweister und besein Hüsspersonal 8 9 Bosofomotivhäufer 61 58 Bosofomotivheizer provisorisch 7** 6** Butzermeister 3 3 Bosomotivheizer provisorisch 48 52 Banpisten 4 4 Bagenwisten 4 4 Bagenwisteursehülsen 5 5 Bagenwisteurgehülsen 5 5 Bagenwisteurgehülsen 5 5 Bagenwisteurgehülsen 5 5 Bagenwisteurgehülsen 5 5 Bertftättendien st. Centralwertstätte: Bertfüttendes und bessen hülsen st. Centralwertstätte	Nachtwächter .			•					3		3	
Gütterarbeiter 96 94 Majchinenwärter 1 — 615 606 A. Waschinenwärter 4. Waschinenbeien H. Waschinenweister und besten Hilfspersonal 8 9 Bosomotivährer 61 58 Bosomotivähiger provisorisch 7*** 6*** Butzermeister 3 3 Bosomotivähiger 48 52 Banpisten 4 4 Bagenvijtenre 1 1 Bagenvijteurgehülsen 5 5 Bagenvijteurgehülsen 5 5 Bagenveiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 Bertstättendien st. Centralwertstätte: Bertstättendie und bessen Hügen Büreaupersonal 8 8 Bertstättendien st. 2 2 Borarbeiter 4 4 Gehniebe, Waler, Sattler, Wetallsgießer 97 102 H	Drehscheibenarbeiter					•			5		13	
## A. Waschinenvärter	Manöveristen .					•		٠	25		29	
4. Waschinendienst. Waschinenweister und bessen Hülfspersonal	Güterarbeiter .		•						96		94	
4. Waschinenbienst. Waschinenmeister und bessen Hüsspersonal	Maschinenwärter	*							1			
Maschinenmeister und bessen Hülfspersonal		•								615		606
Maschinenmeister und bessen Hülfspersonal				4	maka	и:.		54				
Borftänbe ber Maschinenbepots und beren Hülfspersonal 8 9 Lofomotivsührer 61 58 Lofomotivheizer 58 62 Lofomotivheizer provisorisch 7** 6** Putzermeister 3 3 Lofomotivputzer 48 52 Lampisten 4 4 Wagenaussieher 1 1 Wagenwisiteurs 6 6 Bagenvisiteurgehülsen 5 5 Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 238 246 Dertsättenchef und bessen Büreaupersonal 8 8 Wertsüttenchef und bessen Büreaupersonal 9 2 Wertsüttenchef und bessen Büreaupersonal 9 102 Ventrasierer 4 4 Schlosier, Dreher, Schmiebe, Waler, Sattler, Wetallgießer 97 102 Handersonalinger 41 38 <	om - 5 x :: 51	.د د.۲۲.				•	nenore	·	45		1.0	
Leofomotivführer 61 58 Leofomotivheizer 58 62 Leofomotivheizer provisorisch 7** 6** Kuhermeister 3 3 Leofomotivpuher 48 52 Leampisten 4 4 Leampisten 4 4 Leampisten 5 6 Leampisten 6 6 Leampisten 5 5 Leampisten 5 5 Leampisten 6 6 Leampisten 5 5			-		161							
Eofomotivheizer 58 62 Lofomotivheizer provisorisch 7** 6** Putzermeister 3 3 Lofomotivputzer 48 52 Lampisten 4 4 Bagenausseheizer 1 1 Wagenvisiteurs 6 6 Bagenvisiteurgehülsen 5 5 Bagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 Werkstättencheft und bessen heizer 22 24 Werkstättencheft und bessen heizer 2 2 Berkstättenchef und bessen Büreaupersonal 8 8 Wertsührer 2 2 Borarbeiter 4 4 Schlosser, Oreher, Schmiebe, Waler, Sattler, Wetallgießer 97 102 Hondlanger 41 38 Lehrlinge 24 26		ajineno	epots	uno	oeren z	gui	fsperjon	αι			-	
Eofomotivheizer provisorisch 7** 6** Putzermeister 3 3 Leanpisten 48 52 Leanpisten 4 4 Wagenaufseher 1 1 Bagenvisiteurs 6 6 Wagenvisiteurgehülsen 5 5 Wagenveiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 Werkstättender und bessen heizer 22 24 Werkstättender und bessen heizer 22 24 Werkstättender und bessen Büreaupersonal 8 8 Werkstättender und bessen Büreaupersonal 8 8 Werkstättender und bessen Büreaupersonal 9 2 Werkstättender und bessen Büreaupersonal 8 8 Werkstättender und bessen Büreaupersonal 9 2 Werkstättender und bessen heizer 2 2 Werkstättender und bessen heizer 3 3 Werkstättender und bessen heizer 4 4 Werkstättender und bessen heizer 2 2 Werkstättender und bessen heizer 4 4 Werkstättender und bessen heizer 9<		•		•	•	٠	• ,					
Butzermeister		• !e!e.x	•	•	•	•	•			leste		le sle
Rofomotivputzer 48 52 Lampisten 4 4 Wagenaufseher 1 1 Wagenvisiteurs 6 6 Wagenvisiteurgehülsen 5 5 Wagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer 22 24 238 246 Derkstättenchef und bessen Büreaupersonal 8 8 Werkführer 2 2 Borarbeiter 4 4 Schlosser, Oreher, Schmiebe, Maler, Sattler, Metallgießer 97 102 Handlanger 41 38 Lehrlinge 24 26	, , ,	oijorija			•	٠	•					
Lampisten		•	•	•	•	٠	•					
Bagenaufjeher		•	•	•	•	•	• •					
Bagenvisiteurs		•	•		•	•					_	
Bagenvisiteurgehülsen		•	•	•		٠	•					
Bagenreiniger, Schmierer und Wagenheizer		•	•	•	٠	•	•					
5. Werkstättendienst. Centralwerkstätte: Berkstättenchef und dessen Büreaupersonal			٠,	· ·		٠	•					
5. Werkstättenbienst. Centralwerkstätte: Berkstättenchef und dessen Büreaupersonal	Wagenreiniger, Sa	mierer	und	wage	enheizer	•	•	* **	22	200	24	
Centralwerkstätte: Werkstättenchef und bessen Büreaupersonal										238		246
Centralwerkstätte: Werkstättenchef und bessen Büreaupersonal				5. 9	Werks	īt ä	ttenbi	en st.				
Werkführer .												
Werkführer .	Werkstättenchef und	dessen	Bür	eauper	Sonal		•		8		8	
Borarbeiter	Werkführer .	•				i						
Schlosser, Oreher, Schmiebe, Maler, Sattler, Wetallgießer . 97 102 Handlanger	Vorarbeiter .	•		•	•							
Handlanger		Schmie	be, S	Maler,	Sattle	er,	Metalla	ießer .				
Lehrlinge				. '						` `		
	,							170hortros		1507		1507

^{*} Der Borstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte. ** Die für Ausnahmefälle weiter benöthigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstätte-Arbeitern eingerechnet.

								1887	1886
					Ueb	ertro	ıg	176 1597	180 1597
	Fr	den W	ertjtätte	en de	r Mas	chine	ndepots	3:	
Vorarbeiter .		•	٠	•				2	2
Schloffer, Dreher,	Schmiede	, Spengl	ler und	Sch	reiner		i) •	36	47
Handlanger .								6	5
Lehrlinge .		•	•		•		٠	3	2
								223	236
							Total	1820	1833

Refapitulation.

			1887	19	1886				
Zahl der Betriebsbeamten .		1161,	per	Bahnkilometer	4.36	1145,	per	Bahnfilometer	4.30
Zahl der Arbeiter im Taglohn	•	659,	"	"	2.48	688,	"	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	2.59
	Eotal	1820,	per	Bahnkilometer	6.84	1833,	per	Bahntilometer	6.89

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 28. Mai 1888.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

3. Zingg.

Der erfte Sefretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

S. Rieter.

Der Sekretär:

Schweizer.