Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 18 (1889)

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: 19.08.2025

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

V. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife bezw. Reglemente zur Ausgabe:

1. Personen- und Gepäcktarif zwischen Basel (badische Bahn) einerseits und schweizerischen Bahnen anderseits.
2. Tarif international für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen sowie London einerseits und italienischen Stationen via Rheinroute anderseits.
3. Tarif für Sonn- und Festtagsbillete im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der schweizerischen Centralbahn.
4. Prospekt für schweizerische kombinirbare Rundreisebillete.
5. Verzeichniß der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
6. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillete der Gotthardbahn.
7. Temporärer Spezialtarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Paris während der Dauer der Weltausstellung.
8. Tarif für die Beförderung von Besuchern der Wochenmärkte in Bellinzona und Lugano.
9. Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen einerseits und Stationen schweizerischer Bahnen anderseits.
10. Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Schmalspurbahn Landquart-Davos einerseits und Stationen schweizerischer Bahnen anderseits.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 194 Reklamationen behandelt, von denen 46 abgewiesen wurden; dagegen haben 131 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2153. 12 stattgefunden. 17 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem schweizerischen Eisenbahndepartement über die Höhe der in die Gütertarife einzurechnenden Expeditionsgebühren haben ihren Abschluß gefunden.

Der mit 1. August 1888 eingeführte neue schweizerisch-italienische Gütertarif machte auch die Umrechnung des internen Gütertarifs nothwendig, da nach dem von den Bundesbehörden aufgestellten Grundsatze keine schweizerische Station höhere Taxen haben darf als die nächst der schweizerischen Grenze gelegene italienische Station. Um die aus diesem Grundsatze entstehenden Taxrückwirkungen möglichst abzuschwächen, wurden auch für den internen Gütertarif die bisherigen Grundtaxen für Wagenladungsgüter ziemlich erheblich ermäßigt, so daß die Gotthardbahn nunmehr diesbezüglich die niedrigsten Grundtaxen aller schweizerischen Bahnen hat.

Der neue, mit 1. Januar 1890 eingeführte Gütertarif für den internen Verkehr beruht auf folgenden Taxgrundlagen:

	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen							
				Allgemeine Klassen		Spezialtarife					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Taxen pro 100 Kilogramm in Centimes										
I. Streckentaxen:											
Für jeden Kilometer . .	3,4	1,7	1,35	1,15	1,0	0,9	0,75	0,8	0,6	0,65	0,4
II. Expeditionsgebühren:											
Kilometer 1—20 . . .	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
„ 21—39 per km	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
„ 40 und weiter .	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. Exporttarif für Holz.
2. IV. Nachtrag zum Nebengebührentarif.
3. V. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz anderseits.
4. I. Nachtrag zu den Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen.
5. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Torf.
6. Instradirungstabelle zwischen der Gotthardbahn und schweizerischen Bahnen.
7. Ausnahmetarif für den Export von Papier aller Art.
8. Bestimmungen betreffend die Beförderung von Ruderbooten als Expreßgut.
9. I. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.
10. Tarif für den internen Güterverkehr der Gotthardbahn.
11. Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz anderseits.

b. Im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und deutschen, sowie französischen Bahnen anderseits.

1. Lebensmitteltarif zwischen schweizerischen Stationen einerseits und Paris anderseits.
2. II. Nachtrag zum norddeutsch-schweizerischen Kohlentarif.
3. Theil I der Tarife für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr.
4. IV. Nachtrag zum Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 14.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.

1. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
2. I. Nachtrag zu Theil I und II des allgemeinen Gütertarifs.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr.

1. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
2. I. Nachtrag zu Theil II des allgemeinen Gütertarifs.
3. Berichtigungsblatt zu Theil II des allgemeinen Tarifs.
4. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.
5. I. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften nebst Berichtigungsblatt hiezu.

e. Im belgisch bezw. englisch-italienischen Verkehr.

1. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.

f. Im niederländisch-italienischen Verkehr.

I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

Zu den auf 1. Januar 1889 pendent gebliebenen 598 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2623 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3221 Fällen sind 2833 erledigt worden, so daß 388 auf das Jahr 1890 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

Im Berichtsjahre wurden die Sommer- und die Winterfahrordnung des Vorjahres beibehalten, welche keine merklichen Abänderungen erlitten. Zu erwähnen bleibt, daß in der Winterfahrordnung auf der Linie Rothkreuz-Chiasso in beiden Richtungen je ein regelmäßiger Güterzug mehr eingelegt wurde.

Seit dem 1. Dezember 1888 kursiren zwischen Mailand und Rom und umgekehrt je zwei Expreßzüge, der eine über die Route von Florenz, der andere über diejenige von Genua, von denen der erstere die ganze Strecke in 13 Stunden und 30 Minuten zurücklegt. In der Richtung nach Rom geht der erstere um 9^{10} Vormittags, der zweite um 8^{50} Vormittags in Mailand ab. In Rom trifft der erstere Abends 10^{40}, der zweite 11^{13} ein. Unser Nachtschnellzug Luzern-Mailand trifft um 7^{38} Vormittags in Mailand ein und hat deshalb durch die genannten Züge eine vorzügliche Fortsetzung bis nach Rom erhalten. In umgekehrter Richtung kann dasselbe nicht gesagt werden, indem die Expreßzüge in Mailand Abends 10^{20}, beziehungsweise 10^{35} eintreffen, während unser Nachtschnellzug daselbst schon um 8 Uhr abfährt. Wir stellten demnach zuerst an der internationalen Fahrplankonferenz vom 16/17. Januar 1889 in Wien und sodann an derjenigen vom 18/19. Juni zu Interlaken Anträge auf Herstellung des mangelnden Anschlusses in Mailand. Die Schwierigkeit bestand nun aber darin, die Anschlüsse des genannten Nachtschnellzuges Mailand-Basel an letzterem Orte alle ohne Ausnahme zu erhalten. Eine solche befriedigende Lösung konnte erst an der letzten Fahrplankonferenz vom 15/16. Januar 1890 in Rom erreicht werden und es gestalten sich demnach mit dem Sommerfahrplan 1890 die Verbindungen wie folgt:

Abfahrt in Rom via Genua 8^{00} Vormittags, via Florenz 8^{25} Vormittags,
Ankunft in Mailand via Genua 9^{50} Nachmittags, via Florenz 10^{00} Nachmittags,
Abfahrt in Mailand 10^{20} Nachts,
Ankunft in Luzern 6^{30} Vormittags,
" " Zürich 7^{20} "
" " Basel 8^{45} "

Ankunft in	Frankfurt a./M.	3^{35}	Nachmittags,	
„ „	Paris	6^{00}	„	
„ „	Köln	7^{20}	„	
„ „	Brüssel	7^{26}	„	
„ „	London	5^{45}	„	am folgenden Tage.

Dieses Resultat wurde durch eine wesentliche Abkürzung der Fahrzeit auf der Gotthardroute erzielt.

Leider findet der betreffende Zug von Frankfurt weder in der Richtung nach Berlin noch in derjenigen nach Hamburg eine unmittelbare Fortsetzung. Doch muß von dem Entgegenkommen der preußischen Staatsbahn-Verwaltung erwartet werden, daß diese seit Jahren auch in der umgekehrten Fahrrichtung bestehende Lücke im Interesse des norddeutsch-süddeutsch-schweizerischen und italienischen Verkehrs in Bälde beseitigt werde.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1889 (266 Kilometer)				1888 (266 Kilometer)				Mehr-Einnahme gegenüber 1888		Minder-Einnahme gegenüber 1888	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	4549861	89	35.76	34.48	4045806	64	34.78	33.56	504055	25		
II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	480360	50	3.78	3.64	422854	89	3.63	3.51	57505	61		
b. Thiere	299361	41	2.35	2.27	171556	02	1.48	1.42	127805	39		
c. Güter aller Art . .	7393787	57	58.11	56.04	6991281	10	60.11	58.00	402506	47		
Total	12723371	37	100.00		11631498	65	100.00		1091872	72		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	471211	47		3.57	423278	94		3.51	47932	53		
Total-Einnahmen	13194582	84		100.00	12054777	59		100.00	1139805	25		

Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, haben die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von Fr. 1,091,872. 72 oder 9,39 % aufzuweisen. Gegenüber dem Betriebsjahre 1887 resultirt eine Mehreinnahme von Fr. 1,270,131. 05 oder 11,09 %.

Die schon im Vorjahre in dem Verhältniß zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport eingetretene Verschiebung zu Gunsten der ersteren hat im Berichtsjahre weitere Fortschritte gemacht.

Die Gesammteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1889	1888
per Bahnkilometer	Fr. 47,832. 22	Fr. 43,727. 43
„ Zugskilometer	„ 5. 96	„ 5. 73
„ Tag	„ 34,858. 55	„ 31,780. 05

Hinsichtlich der monatlichen Einnahmen erzeigt der Monat Januar mit Fr. 764,225. 84 das kleinste und der Monat Oktober mit Fr. 1,265,680. 86 das größte Erträgniß. Die durchschnittliche Einnahme eines Monates beläuft sich auf Fr. 1,060,280. 95.

Die verschiedenen Resultate des Verkehres und der Einnahmen sind in der bisherigen Weise in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, aus welchen wir hier Folgendes hervorheben:

In Bezug auf das Verhältniß der Frequenz der drei Wagenklassen im Personentransport ist eine nur ganz unbedeutende Veränderung zu verzeichnen. Es sind Reisende befördert worden:

	1889	1888
in der I. Klasse . . .	88,831 = 7,48 %	82,546 = 7,52 %
„ „ II. „ . . .	327,928 = 27,59 %	304,323 = 27,74 %
„ „ III. „ . . .	771,650 = 64,93 %	709,950 = 64,74 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

	1889	1888
in der I. Klasse . .	10,972,490 = 18,70 %	9,261,603 = 17,87 %
„ „ II. „ . .	22,688,214 = 38,68 %	20,464,864 = 39,50 %
„ „ III. „ . .	25,003,525 = 42,62 %	22,091,711 = 42,63 %

Von jedem Reisenden sind durchschnittlich befahren worden:

	1889	1888
in der I. Klasse . . .	123,52 Kilometer	112,20 Kilometer
„ „ II. „ . . .	69,19 „	67,25 „
„ „ III. „ . . .	32,40 „	31,12 „

Es entfallen Reisende:

	1889	1888
auf jeden Personenzugskilometer . .	44,89	40,37
„ „ Personenwagenachsenkilometer .	4,42	4,19

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 4,045,806. 64 auf Fr. 4,549,861. 89 und per Kilometer von Fr. 15,209. 80 auf Fr. 17,104. 74, somit um 12,46 % gestiegen. Diese Mehreinnahme ist zunächst der fortschreitenden Entwicklung des Personenverkehres im Allgemeinen zuzuschreiben; sodann hat auch die Weltausstellung in Paris günstig eingewirkt.

Was die Einnahmen der einzelnen Wagenklassen anbetrifft, so haben aufzuweisen:

	1889	1888
die I. Klasse . . .	1,382,067. 02 = 30,38 %	1,170,388. 54 = 28,93 %
„ II. „ . . .	1,856,591. 45 = 40,80 %	1,722,607. 70 = 42,58 %
„ III. „ . . .	1,311,203. 42 = 28,82 %	1,152,810. 40 = 28,49 %

Als Fahrgeld ist von jedem Reisenden im Durchschnitt erhoben worden:

	1889	1888
in der I. Klasse	Fr. 15. 56	Fr. 14. 18
„ „ II. „	„ 5. 66	„ 5. 66
„ „ III. „	„ 1. 70	„ 1. 62

Per Reisenden und Kilometer beläuft sich das Einnahmenbetreffniß
auf 7,76 Cts. im Jahre 1889 und
„ 7,81 „ „ „ 1888.

Die Mehreinnahme im Gepäcktransport von Fr. 57,505. 61 oder 13,59 % steht mit der eben erwähnten Zunahme des Personenverkehrs im Zusammenhange.

Die im Thiertransport erzielte Mehreinnahme von Fr. 127,805. 39 oder 74,49 % ist zunächst einem regern Verkehr im Allgemeinen zuzuschreiben. Sodann liegt der Grund in einem von Deutschland erlassenen Verbot gegen die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich-Ungarn, was in Deutschland Veranlassung zum Bezuge von italienischem Schlachtvieh gegeben hat. Es ist nicht außer Acht zu lassen, daß dieser Verkehr nach der Aufhebung des erwähnten Verbotes wenigstens theilweise wieder wegfallen dürfte.

Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahre in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist gegenüber dem Vorjahre von 383,452 Tonnen auf 421,503 Tonnen oder um 9,92 % gestiegen. Gegenüber dem Jahre 1887, welches gewisser italienischer Zollverhältnisse wegen einen außerordentlich starken Verkehr aufzuweisen hatte, ergibt sich eine Zunahme von 19,243 Tonnen.

Was die Reihenfolge der verschiedenen Waarengattungen in Bezug auf die Tonnenzahl anbetrifft, so nehmen die Brennmaterialien mit 193,795 Tonnen oder 27,08 % den ersten, die Lebensmittel mit 175,495 Tonnen oder 24,52 % den zweiten, die Metallindustrie mit 116,315 Tonnen oder 16,25 % den dritten und die Baumaterialien mit 74,136 Tonnen oder 10,36 % den vierten Rang ein.

Uebergehend zu den vier Haupttarifklassen der Güter, sind betheiligt:

	1889			1888		
Die Eilgüter mit	28,738	Tonnen	= 4,02 %	26,088	Tonnen	= 3,95 %
„ Stückgüter mit	42,029	„	= 5,87 %	42,184	„	= 6,39 %
„ gewöhnlichen Wagenladungsgüter mit .	172,315	„	= 24,08 %	165,805	„	= 25,11 %
„ Ausnahmetarifgüter mit	472,595	„	= 66,03 %	426,164	„	= 64,55 %

Die Distanz, auf welche jede Tonne im Durchschnitt befördert worden ist, beträgt 156,66 Kilometer gegenüber 154,49 Kilometer im Vorjahre.

Die Hauptverkehre haben folgende Transportquantitäten aufzuweisen:

	1889	1888
Schweiz—Italien	48,822	37,948
Italien—Schweiz (inklusive in Brunnen reexpedirtes Getreide) . .	113,439	110,129
Deutschland, Holland und Belgien—Italien	232,351	217,721
Italien—Deutschland, Holland, Belgien und England . . .	64,140	55,861

Die beiden letztern Verkehre umfassen auch die in Chiasso und Pino transit reexpedirten Güter.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind im Berichtsjahre im Ganzen von Fr. 6,991,281. 10 auf Fr. 7,393,787. 57 oder um 5,76 % gestiegen. Das Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer ist dagegen von 6,85 Cts. auf 6,59 Cts. oder um 3,80 % zurückgegangen.

Hinsichtlich der weitern Details des Verkehrs und der Einnahmen verweisen wir auf die dem Berichte beigegebenen statistischen Tabellen Nr. 1—8.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1888 wie folgt:

	1889	1888
Pacht- und Miethzinse . .	Fr. 462,762. 38	Fr. 412,677. 92
Ertrag von Hülfsgeschäften .	„ 6,815. 67	„ 7,882. 04
Sonstige Einnahmen . .	„ 1,633. 42	„ 2,718. 98
	Fr. 471,211. 47	Fr. 423,278. 94

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzeigen hiernach gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 47,932. 53. Dieselbe wurde herbeigeführt theils durch die vermehrte Einstellung eigener Wagen in Folge der Verkehrssteigerung, theils durch die Miethzinse für die Magazine im Verwaltungsgebäude.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1889 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			1888 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehr-Ausgabe gegenüber 1888.		Minder-Ausgabe gegenüber 1888.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltung .	482,300	92	7.70	388,018	05	6.44	94,282	87		
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,347,025	69	21 51	1,558,700	67	25.86			211,674	98
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,339,501	87	21.39	1,252,939	42	20.78	86,562	45		
IV. „ den Fahrdienst . . .	2,064,813	37	32.98	1,849,452	11	30.68	215,361	26		
V. „ verschiedene Ausgaben . :	1,027,948	18	16.42	979,035	—	16.24	48,913	18		
Total	6,261,590	03	100%	6,028,145	25	100%	445,119	76	211,674	98

	1889	1888
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 23,539.81	Fr. 22,662.20
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 2.9322	„ 2.9707
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2.3905	„ 2.5091
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.0951	„ 0.1005
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0163	„ 0.0174
„ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen .	„ 47.45	„ 50.01
„ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen .	„ 49.21	„ 51.83

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Von den Mehrausgaben von Fr. 94,282. 87 kommen Fr. 58,391. 46 auf Personalausgaben, Fr. 10,542. 67 auf Büreaubedürfnisse, Druckkosten, Porti und Telegramme und Fr. 23,719. 59 auf Ergänzung und Unterhalt des Inventars, wovon Fr. 10,300 auf die Erstellung eines Reliefs des Gotthardgebietes, zirka Fr. 2000 auf Umzugskosten in das neue Verwaltungsgebäude, Fr. 3500 auf Ersatz abgegangener Inventarstücke und Fr. 6200 auf Erneuerungen am Mobiliar entfallen. Die Erhöhung der Personalausgaben hat ihren Grund in dem Umstande, daß die für die Jahre 1888 und 1889 gewährten Gehaltszulagen in die Rechnung pro 1889 aufgenommen wurden.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

In der Organisation dieses Dienstzweiges ist außer der unter dem Abschnitte: Ausbau der Bergstrecken für das II. Geleise (Seite 19) erwähnten Ausdehnung der Befugnisse des Bauinspektors infolge Inangriffnahme der bezüglichen Bauarbeiten auf der ganzen Bergstrecke keine weitere Aenderung eingetreten.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn haben im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des Jahres 1888 betragen:

	1889	1888
für Personalausgaben	Fr. 445,323. 08	Fr. 417,144. 59
„ Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . .	„ 837,862. 91	„ 1,086,302. 21
„ sonstige Ausgaben	„ 63,839. 70	„ 55,253. 87
zusammen	Fr. 1,347,025. 69	Fr. 1,558,700. 67

Die Personalausgaben ergeben pro 1889 abermals einen Mehraufwand von Fr. 28,178. 49 gegenüber 1888. Derselbe wurde durch folgende Ausgabeposten, mit welchen dieses Kapitel pro 1889 belastet wurde, veranlaßt:

Fr. 4,150. — infolge Uebernahme des Hochbaubüreaus in den Status des Betriebspersonales nach Beendigung der wesentlichsten Bauarbeiten für das Verwaltungsgebäude;

„ 15,950. — Antheil des Bahnaufsichts-Personales an den pro 1889 gewährten außerordentlichen Gehaltszulagen;

„ 4,500. — Gratifikationen an das höhere Personal des Bahnunterhalts (verrechnet für die Jahre 1888 und 1889);

„ 4,875. 35 Bauleitungskosten für die Petroleumanlage in Arth-Goldau.

Im Uebrigen sind die Ausgaben ziemlich auf der gleichen Höhe geblieben wie im Vorjahre.

Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen wurden im Jahre 1889 Fr. 248,439. 30 weniger ausgegeben als im Vorjahre. Der Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen erforderte:

	1889	1888
	Fr. 182,675. 82	Fr. 265,282. 84
oder	„ 82,607. 02	weniger.

In erster Linie haben sich die Ausgaben für gänzliche Erneuerung der Bahnbettung wieder bedeutend reduzirt, indem den vorjährigen Ausgaben von Fr. 72,383. 17 im Berichtsjahre nur Fr. 31,647. 30 gegenüberstehen. Die bezüglichen Erneuerungen wurden vorgenommen: im Pianotondo- und Travitunnel, zwischen der Station Castione und dem Wärterhause No. 137, von km 186 bis Station Melide, in den beiden Hauptgeleisen der Stationen Melide und Maroggia und von der Station Mendrisio bis km 201. Weitere Minderausgaben entfallen auf den Unterhalt des Bahnkörpers überhaupt, sowie auf die Nebenanlagen, namentlich Uferschutzbauten und auf das Felsabräumen. Für letztere Arbeit betrug der Aufwand im Berichtsjahre Fr. 23,332. 70 gegenüber Fr. 31,116. 50 pro 1888. Außer der Untermauerung gefahrdrohender Stellen an den steilen Felslehnen der Monte Cenerelinie (Ausgaben Fr. 6302. 60) haben wir im Berichtsjahre keine besonderen Arbeiten, welche außerhalb des ordentlichen Unterhaltes stehen, zu verzeichnen.

Der Unterhalt des Oberbaues (Geleise und mechanische Einrichtungen) ergibt für das Berichtsjahr eine Ausgabe von Fr 488,769. 34, somit gegenüber Fr. 554,660. 07 vom Jahre 1888 eine Minderausgabe von Fr. 65,890. 73.

In diesen Ausgaben sind beiderseits enthalten:

	1889 Fr.	Cts.	1888 Fr.	Cts.		Differenz Fr.	Cts
a. Kosten des Oberbaumateriales für den gewöhnlichen Geleiseunterhalt	132,347.	92	195,027.	30	—	62,679.	38
b. Löhne für Regulirung der Geleise und Auswechseln von Oberbaumaterial	170,342.	11	185,815.	26	—	15,473.	15
Uebertrag	302,690.	03	380,842.	56	—	78,152.	53

	1889 Fr.	Cts.	1888 Fr.	Cts.		Differenz Fr.	Cts.
Uebertrag	302,690.	03	380,842.	56	—	78,152.	53
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen . .	51,014.	65	26,233.	74	+	24,780.	91
d. Totalerneuerung des Oberbaues . . .	211,500.	36	223,584.	77	—	12,084.	41
Zusammen	565,205.	04	630,661.	07	—	65,456.	03
Hievon ab:							
Werth des gewonnenen Altmaterials . . .	76,435.	70	76,001.	—	+	434.	70
Netto-Ausgaben	488,769.	34	554,660.	07	—	65,890.	73

ad a. Im Berichtsjahre wurden im gewöhnlichen Unterhalte, nämlich die sub d eingetheilten Totalerneuerungen nicht inbegriffen, ersetzt: 8178 Stück Tannenschwellen (1888: 10,958 Stück), 3494 Stück Eichenschwellen (1888: 2994 Stück) und 298 Stück eiserne Schwellen, zusammen 11,970 Stück Querschwellen (1888: 13,952 Stück) — durch 6217 Stück eiserne Schwellen und 5753 Stück imprägnirte Eichenschwellen; ferner 558 Stück Weichenhölzer theilweise durch eichene, theilweise durch eiserne Weichenschwellen (1888: 234 Stück) und 2667 m Stahlschienen und 369 m Eisenschienen (1888: 1165 m, bezw. 2316.4 m).

Von den im Berichtsjahre verlegten eisernen Querschwellen kommen wieder 5,102 Stück auf die Strecke Immensee-Erstfeld. Mit der im laufenden Jahre 1890 vorgesehenen Auswechslung von Tannenschwellen werden nun diese sämmtlich beseitigt sein. Die äußerste Lebensdauer der Tannenschwellen betrug dann 8 Jahre, die mittlere wird sich auf zirka $5^1/_2$ Jahre stellen.

Zur Verstärkung des Oberbaues auf Holzschwellen wurden im Berichtsjahre abermals 43,600 Stück Schienennägel mit vierkantigem Schafte von $^{20}/_{20}$ m/m Querschnitt und 9260 Stück verstärkte Unterlagsplatten verwendet.

Schienenbrüche kamen im Berichtsjahre 48 vor (1888: 34; 1887: 38; 1886: 32; 1885: 29; 1884: 17; 1883: 38). Die Lieferanten haben hievon für 44 Stück (Bruch infolge Fabrikationsfehler), sowie für weitere 48 Stück Schienen, welche sonst während der Garantiedauer schadhaft geworden sind, Ersatz zu leisten.

ad b. Das Geleisereguliren und Auswechseln von schadhaften Materialien hat im Berichtsjahre Fr. 15,473. 15 weniger gekostet als 1888. Es entfallen von den Ausgaben: Fr. 62,564 auf das Heben der Geleise und der Rest auf Richten und Umnageln von Geleisen, Auswechseln von Materialien 2c.

ad c. Dagegen hat der Unterhalt der mechanischen Einrichtungen der Stationen (Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Centralapparate) im Berichtsjahre Fr. 24,780. 91 mehr gekostet als 1888. Diese Mehrkosten haben ihren Grund darin, daß eine größere Anzahl Wechsel und Kreuzungen zur Auswechslung gelangte, theils wegen Schadhaftigkeit, theils um alte gute Wechsel für Nebenanlagen und Reserven zu gewinnen. Die neuen Wechsel sind nach einem verstärkten Modelle gebaut und kommen nur als Einfahrtsweichen in den Stationen und in solchen Nebengeleisen zur Anwendung, welche stark mit ganzen Zügen befahren werden. Die Materialkosten, welche hierher verrechnet werden, betragen pro 1889 Fr. 17,710.

Ferner enthalten die Mehrausgaben noch eine Rückerstattung an den Baukonto von Fr. 7591. 48 für Holzkanäle der Centralweichengestänge, welche durch eiserne Kanäle zu Lasten des Baukontos ersetzt wurden.

ad d. Eine gänzliche Erneuerung des Oberbaues fand im Berichtsjahre auf folgenden Strecken statt:

im Pianotondo- und Travitunnel	2418 m
von Station Castione bis W. H. 187 . . .	1806 „
von Station Mendrisio bis km 200.622 . . .	1670 „
Uebertrag	5894 m

Uebertrag	5894 m	
Die beiden Hauptgeleise in der Station Maroggia .	772 „	
Im Ganzen	6666 m	
Wie oben ausgewiesen beträgt der Aufwand für diese Erneuerungen . . .		Fr. 211,500. 36
Hievon sind		„ 28,399. 01
in Abzug zu bringen für Material, welches im Berichtsjahre bereits beschafft, jedoch noch nicht verlegt wurde (Auswechslung im Pfaffensprungtunnel); es bleiben somit für 6666 m Totalerneuerung		Fr. 183,101. 35

Die Kosten per Meter stellen sich daher durchschnittlich auf Fr. 27. 50, inkl. Abbruch des alten Geleises und Deponiren, Sortiren und Uebergabe des gewonnenen Altmateriales.

Der höhere Preis gegenüber den Erneuerungen vom Vorjahre (Fr. 26) erklärt sich daraus, daß im Pianotondo- und Travitunnel die neue Schienentype von 44 kg Gewicht per Meter in Verwendung gekommen ist.

Die Ausgaben für den Unterhalt der Hochbauten beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 56,690. 40, gegenüber den diesbezüglichen Ausgaben pro 1888 im Betrage von Fr. 90,527. 65. Die Minderkosten kommen hauptsächlich daher, daß keine größeren Reparaturen an Gebäuden vorgekommen sind, wie solche im Jahre 1888 nothwendig waren.

Auch die Ausgaben für den Unterhalt der Telegraphen, Signale und Abgrenzung weisen Minderkosten pro 1889 auf, und zwar im Betrage von Fr. 7234. 72. Der Vergleich dieser Ausgaben in den Jahren 1889 und 1888 stellt sich wie folgt:

	1889		1888			Differenz	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
Unterhalt der Telegraphenlinien und Kabelzinse . .	25,336.	57	36,076.	06	—	10,739.	49
Unterhalt der Signale auf den Stationen und auf der freien Bahn	11,709.	65	15,467.	53	—	3,757.	88
Unterhalt der Einfriedigungen inkl. Barrieren . . .	41,272.	36	34,009.	71	+	7,262.	65
Zusammen	78,318.	58	85,553.	30	—	7,234.	72

Unter den Ausgaben für den Unterhalt der Telegraphenlinien sind wieder Fr. 8078. 27 an Kabelzinsen für die von herwärtiger Gesellschaft gemietheten Adern in eidgenössischen Telegraphenkabeln enthalten.

Die Minderausgaben in diesem Kapitel rühren daher, daß im Berichtsjahre keine Unterbrechungen der Linien in der Ausdehnung wie im Jahre 1888 vorkamen, und daß durch die Umbauten, welche an den Telegraphenlinien in den letzten Jahren vorgenommen wurden, nunmehr der Unterhalt sich günstiger gestaltet.

An dieser Stelle gestatten wir uns Mittheilung von einer belangreichen Aenderung unseres Verhältnisses zum Staate in Bezug auf die Kabelmiethe zu machen. Bekanntlich hatte die Gotthardbahn in den verschiedenen vom Staate in Tunnels und auf gefährdeten Stellen gelegten Kabel eine Anzahl Adern für Betriebszwecke gemiethet. Diese Miethe dehnte sich auf Ende des Berichtsjahres auf 3—4 Adern in 21 Kabel aus. Die Gesammtlängen der gemietheten Adern betrug 80,499 m, der Miethzins, wie oben schon erwähnt, Fr. 8078. 27. Dieses Miethverhältniß wurde durch Spezialübereinkommen mit dem schweiz. Telegraphendepartement auf Ende 1890 aufgehoben, in der Meinung, daß der Staat von da an über sämmtliche Kabel allein verfügen könne. Für die von der Gotthardbahn im Laufe der Miethe bezahlten Amortisationskosten vergütet der Staat die Summe von Fr. 24,000 zurück. In Folge dieser Kündigung haben wir an den bezüglichen Stellen für selbstständige unter- und oberirdische Leitungen zu sorgen. Die nöthigen Einleitungen hiefür sind getroffen.

Bezüglich der Mehrkosten für den Unterhalt der Einfriedigungen haben wir zu bemerken, daß im Berichtsjahre ein bedeutenderer Betrag für Erneuerung der Einfriedigungen und Ersatz abgegangener Häge durch Steinplatten aufgewendet wurde (Fr. 11,529. 20).

Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis hat im Berichtsjahre Fr. 31,408. 76 erfordert, gegenüber einer Ausgabe von Fr. 90,278. 35 im Jahre 1888.

Daß trotz der schneereichen Wintermonate des Berichtsjahres die daherigen Ausgaben so bedeutend unter jenen des Jahres 1888 geblieben sind, findet seine Erklärung in den außerordentlichen Vorfällen, welche die Wintermonate des Vorjahres gebracht und welche wir auf Seite 39 und 40 unseres Geschäftsberichtes pro 1888 einläßlich beschrieben haben.

Von den in den Wintermonaten des Jahres 1889 niedergegangenen Lawinen hat eine einzige die Bahn erreicht, nämlich die seit Menschengedenken nicht zum Vorschein gekommene Brustthallawine zwischen Erstfeld und Amsteg, welche am 28. März niederging.

Die Ausgaben für Schneeräumen vertheilen sich auf die einzelnen Strecken wie folgt:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel 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.
1889	13,001. 18	200. 02	12,544. 14	209. 07	5,863. 44	72. 39
1888	24,502. 10	376. 95	45,446. 12	757. 43	20,330. 12	251. —
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

Im Durchschnitt kommen auf den Kilometer offene Bahn sammt Stationen Fr. 152. 47 gegenüber Fr. 399. 46 im Jahre 1888.

Wir bemerken noch, daß die in unserem vorjährigen Berichte (Seite 40) genannten Vorkehren gegen Lawinenstürze ausgeführt sind.

Die für die Bahnaufsicht und den Bahnunterhalt aufgewendeten Tagschichten von Lohnarbeitern — also außer dem ständigen Personale — sind in folgender Tabelle dargestellt:

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für										Total	
	Stations-dienst		Strecken-dienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph Signale		Räumung von Schnee und Eis			
	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888
Januar	105	264	638	693	891	1124	1448	1066	94	155	249	305	1136	633	4561	4240
Februar	132	352	724	620	787	472	815	533	61	73	183	212	1686	12007	4388	14269
März	189	320	825	802	1061	1000	2190	1823	114	161	363	418	322	1337	5064	5861
April	157	231	663	763	2294	1956	2545	2266	125	279	635	1055	129	264	6548	6814
Mai	190	197	869	756	2610	2877	3554	3095	201	252	390	620	—	9	7814	7806
Juni	185	115	744	715	2076	2183	3035	3260	146	331	170	329	—	1	6356	6934
Juli	151	130	764	708	2829	2343	3405	3548	190	224	450	276	—	—	7789	7229
August	197	183	757	641	2851	2932	2955	2998	244	132	239	241	—	—	7243	7127
September	402	194	805	652	1917	2918	3181	2331	413	264	307	351	—	1	7025	6711
Oktober	360	210	1002	718	2196	2968	3174	2794	348	695	343	536	111	32	7534	7953
November	218	168	813	645	2272	2525	3466	2640	415	181	496	550	245	81	7925	6790
Dezember	352	141	920	686	1601	1760	1940	1926	185	206	536	749	2255	473	7789	5941
Total	2638	2505	9524	8399	23385	25058	31708	28280	2536	2953	4361	5642	5884	14838	80036	87675

Die sonstigen Ausgaben für Bahnaufsicht und Bahnunterhalt betragen im Berichtsjahr Fr. 63,839. 70 gegenüber den Ausgaben pro 1888 mit Fr. 55,253. 87; es sind daher Mehrkosten im Betrage von Fr. 8585. 83 entstanden.

Dieselben kommen in der Hauptsache auf Ergänzung des Inventars durch Anschaffung einer transportablen Rollbahn (System Decauville) von 500 m Länge und 10 dazu gehörigen Transportwagen für Transporte abseits der Bahn, ferner auf die Entschädigung für zwei in Folge Funkenwurfes abgebrannte Ställe zwischen Altorf und Erstfeld.

Im Uebrigen sind keine nennenswerthen Differenzen gegenüber den Ausgaben des Vorjahres zu verzeichnen.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesammtausgaben dieser Dienstabtheilung betrugen im Berichtsjahre Fr. 1,339,501. 87 gegenüber Fr. 1,252,939. 42 im Vorjahre.

Von dieser Mehrausgabe im Betrage von Fr. 86,562. 45 entfallen auf die Personalausgaben Fr. 64,983. 39 und auf die sonstigen Ausgaben Fr. 21,579. 06.

Die Personalausgaben sind gestiegen in Folge von Besoldungserhöhungen um Fr. 9000, Vermehrung des Personals um Fr. 45,000 und von Gratifikationen um Fr. 10,000.

Das Personal wurde vermehrt um 1 Gehülfen der Wagenkontrole, 5 Stationsgehülfen, 1 Telegraphisten, 1 Güterexpeditionsgehülfen, 1 Stationswärter, 6 Zugführer, 2 Kondukteurs, 23 Bremser, 1 Lampisten, 5 Manöveristen und 7 Güterarbeiter.

Eine Vermehrung der sonstigen Ausgaben weisen namentlich die Abtheilungen für Drucksachen, Büreaubedürfnisse, Publikation der Fahrpläne, Beleuchtung und Beheizung der Stationen, sowie für die Ergänzung und den Unterhalt des Stationsinventars auf. Diese Mehrausgaben sind eine Folge des stets wachsenden Verkehrs. Auf den übrigen Abtheilungen dieses Ausgabenkapitels ist gegenüber dem Vorjahre eine kleine Ersparniß zu verzeichnen.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesammtausgaben für den Fahrdienst, welche im Jahre 1888 Fr. 1,849,452. 11 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2,064,813. 37.

Davon fallen:		1889	1888
auf Personalausgaben	Fr.	567,440. 46	Fr. 540,416. 95
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„	941,743. 95	„ 864,663. 66
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„	538,391. 35	„ 428,461. 63
„ sonstige Ausgaben	„	17,237. 61	„ 15,909. 87
Summa	Fr.	2,064,813. 37	Fr. 1,849,452. 11

Die Zunahme der Ausgaben ist eine Folge der vermehrten Zugsleistungen und namentlich der Vermehrung der Reparaturarbeiten an Lokomotiven und Wagen.

Der Stand der Lokomotiven (Tabelle 14) hat sich im Berichtsjahre um eine Lokomotive der Serie F^2, Nr. 12 vermindert. Diese Lokomotive wurde an die neue Zentralwerkstätte abgetreten, wo sie zum Rangiren und als Motor für mechanische Einrichtungen Verwendung findet. Die im Berichtsjahre bestellten 13 neuen Lokomotiven gelangen erst pro 1890 zur Ablieferung.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre größtentheils Saarkohlen zur Verwendung und beschränkte sich der Verbrauch an Briquettes auf einige Ausnahmsfälle.

Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

1883:	26,545,556 kg	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
1887:	32,506,350 „	„ „ „	„ 822,479. 43
1888:	34,689,440 „	„ „ „	„ 839,864. 30
1889:	38,121,712 „	„ „ „	„ 912,644. 36

Pro Lokomotivkilometer 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 „
1887:	12,23 „	„ „ „	30,96 „
1888:	12,41 „	„ „ „	30,04 „
1889:	12,61 „	„ „ „	30,18 „

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175,5	kg	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
1887:	68,113,9	„	„	„	„	„ 38,363. 39
1888:	91,513,3	„	„	„	„	„ 45,184. 30
1889:	105,606,7	„	„	„	„	„ 44,712. 94

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0,036	kg	im	Kostenbetrage	von	3,13 Cts.
1884:	0,025	„	„	„	„	2,11 „
1885:	0,024	„	„	„	„	1,87 „
1886:	0,024	„	„	„	„	1,57 „
1887:	0,026	„	„	„	„	1,44 „
1888:	0,033	„	„	„	„	1,62 „
1889:	0,035	„	„	„	„	1,48 „

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 380,512. 07 gegen Fr. 283,849. 68 im Vorjahre; pro Lokomotivkilometer 12,583 Cts. gegen 10,153 Cts.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 17,501.05 im Kostenbetrage von Fr. 3499. 11 gegen kg 13,600.50 im Kostenbetrage von Fr. 2380. 52 oder pro Wagenachsenkilometer 0,258 gr à 0,005 Cts. gegen 0,220 gr à 0,004 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 182,093. 23 gegen Fr. 161,219. 86 im Vorjahre.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Miethzinse ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 43,826. 61; davon fallen Fr. 13,542. 85 auf Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und Fr. 36,524. 78 auf Rollmaterial (Wagenmiethe), während dagegen für Pachtung von Büreau- und Magazinslokalitäten in Folge Bezuges des neuen Verwaltungsgebäudes Fr. 6241. 02 weniger verausgabt wurden.

Auf dem Titel Sonstige Ausgaben ist gegenüber dem Vorjahre in folgenden Rubriken eine Mehrausgabe zu konstatiren: 1) Feuerversicherungen und Transportentschädigungen Fr. 2606. 74, 2) Steuern und Abgaben Fr. 21,563. 90, 3) Beiträge an die Unterstützungs- und Pensionskasse und an die Krankenkassen Fr. 7253. 77, 4) Verschiedenes Fr. 20,166. 09. Hinwieder wurde weniger verausgabt auf den Rubriken Gerichts- und Prozeßkosten Fr. 3426. 72, Unfallentschädigungen Fr. 42,166. 92, so daß nur eine Mehrausgabe von Fr. 5683. 86 zu verzeigen ist.

Entschädigungsreklamationen sind im Jahre 1889 eingegangen: 824.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

Für Beschädigungen	in 217	Fällen	Fr. 16562. 80
„ Manko	„ 86	„	„ 1908. —
„ Verspätung und irrige Instradirung	„ 59	„	„ 3335. 46
„ nicht abgelieferte Gegenstände	„ 8	„	„ 480. 22
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen ꝛc.	„ 9	„	„ 1019. 27
„ Verschiedenes	„ 39	„	„ 431. 98
Zusammen	in 418	Fällen	Fr. 23737. 73

Hievon sind abzuziehen:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 9527. 39	
Rückvergütung von Feuerversicherungsgesellschaften	„ 5896. 59	
Betheiligung fehlbarer Angestellter	„ 141. —	„ 15564. 98
	Total	Fr. 8172. 75

Zu dem Posten „Rückvergütung von Feuerversicherungsgesellschaften" ist zu bemerken, daß am 30. Juli im Güterschuppen in Chiasso, wahrscheinlich durch Selbstentzündung, ein Brand ausgebrochen ist, der einige Ballen baumwollene Gewebe zerstörte oder erheblich beschädigte. Der entstandene Schaden wurde uns von den betheiligten Versicherungsgesellschaften vollständig ersetzt.

Die im Geschäftsberichte pro 1888 erwähnten 3 Reklamationsprozesse harren immer noch der Erledigung; einer derselben vor dem Appellgericht des Kantons Tessin, die 2 andern vor dem Forum der mit dem Schiedsspruch betrauten Verwaltungen.

Mit Schreiben vom 12. November und 16. Dezember 1889 verfügte der hohe Bundesrath, es habe die Gotthardbahngesellschaft mit Rücksicht auf die für das Jahr 1888 vertheilte Dividende von 6 % nach Art. 19 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 eine Konzessionsgebühr von Fr. 200 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von 1 km zu entrichten. Es wurde demnach die von herwärtiger Gesellschaft für das Betriebsjahr 1888 zu bezahlende Gebühr für 266 km auf Fr. 53,200 festgesetzt.

Der Bundesrath ging dabei in Abänderung der pro 1887 angewendeten Berechnungsweise von dem Grundsatze aus, daß die Konzessionsgebühr nach einheitlichem Prinzip auch für die mit andern Bahnen gemeinschaftlich benützten Strecken zur Erhebung gelangen müsse. Hierortigem Gesuche, es möchte der Konzessionsgebühr für die Strecke Immensee-Rothkreuz-Luzern die laut Bernerkonvention vom Jahre 1877 für die Berechnung der Taxen maßgebende kilometrische Länge von 18 km zu Grunde gelegt werden, wurde nicht entsprochen.

E. Finanzielle Resultate.

Zufolge der dem Berichte beigefügten Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen des Jahres 1889:

a) aus dem Eisenbahntransport	Fr. 12,723,371. 37
b) aus verschiedenen Quellen	„ 471,211. 47
zusammen	Fr. 13,194,582. 84
Die Betriebsausgaben betragen	„ 6,261,590. 03
Es ergibt sich somit ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von	Fr. 6,932,992. 81

	Uebertrag Fr.	6,932,992. 81

Hiezu kommen laut der Gewinn- und Verlustrechnung:

der ordentliche Aktivsaldo vom Jahre 1888 von . . .	Fr. 269,081. 33	
abzüglich der nachträglich zugestandenen Abschreibung auf Baukonto von	„ 12,355. 81	„ 256,725. 52
der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff der Zinsen des Erneuerungsfondes und des Reservefondes, sowie des Gewinnes auf dem Werthschriften-Konto		„ 580,104. 12
der Zinsertrag der zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .		„ 45,091. 45
der Zuschuß aus dem Erneuerungsfond, abzüglich Werth des Altmaterials . .		„ 329,589. 63
	Im Ganzen	Fr. 8,144,503. 53

Von dieser Gesammteinnahme sind zu verwenden:

für Provisionen (Kosten für Einlösung von Titeln und Coupons)	Fr. 20,770. 13	
„ Verzinsung der Anleihen	„ 3,767,477. 56	
„ Verzinsung der jungen Aktien	„ 120,000. —	
„ Kapitalamortisation und Amortisationsfond (Fr. 150,000 und Fr. 82,760. 32)	„ 232,760. 32	
„ Abschreibung	„ 1,567. 50	
„ Einlage in die Spezialfonds, incl. deren Verzinsung .	„ 1,128,561. 80	
„ sonstige Zwecke	„ 11,957. 91	„ 5,283,095. 22
Bleiben zur Verfügung der Aktionäre		Fr. 2,861,408. 31

Zu den einzelnen Einnahmeposten bemerken wir Folgendes:

Der Posten „Ertrag verfügbarer Kapitalien" erzeigt eine Nettoeinnahme von Fr. 580,104. 12.

Der Ertrag der Kapitalien war in Wirklichkeit Fr. 666,125. 07, ist jedoch sodann in Folge der Abfindung mit der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen (vide Seite 21) durch Rückzahlung der früher dem Betriebe vereinnahmten Kapitalzinsen um Fr. 86,020. 95 reduzirt worden.

Von dem Ertrage fallen:

auf Zinsen der dem Erneuerungsfond und Reservefond zugewiesenen Kapitalien	Fr. 197,119. 70
auf Gewinn auf dem Werthschriften-Konto	„ 44,974. 68
auf Zinsen aus verfügbaren Kapitalien	„ 424,030. 69
minus oberwähnte Fr. 86,020. 95.	

Aus den Spezialfonds, resp. dem Erneuerungsfond sind gemäß den statutarischen Bestimmungen entnommen worden . . . . . Fr. 329,589. 63

und zwar für Erneuerung des Oberbaues	Fr. 274,240. 67
„ „ „ Betriebsmaterials	„ 55,348. 96

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, bezw. 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. 95,798. 60 ausmachend), die Summe von Fr. 3,767,477. 56.

Die für Kapital-Amortisation eingesetzte Summe von Fr. 232,760. 32 entspricht der mit der Bundesbehörde betreffend die Feststellung des Baukontos getroffenen Vereinbarung, deren Inhalt im Geschäftsberichte über das Jahr 1884 mitgetheilt worden ist.

Von den Einlagen in die Spezialfonds von Fr. 1,128,561. 80.

fallen auf den Erneuerungsfond, inkl. Zins	Fr. 894,838. 20
auf den Reservefond:	
1. 5 % des nach Dotirung des Erneuerungsfonds verbleibenden Reinertrages, im Minimum Fr. 100,000	„ 137,088. 57
2. Die Zinsen des Bestandes	„ 51,660. 35
3. Der Gewinn auf dem Werthschriften-Konto von	„ 44,974. 68

Der Ausgabeposten von Fr. 11,957. 91 für sonstige Zwecke enthält:

1. Kosten der Dislokation von Werkzeugmaschinen von der alten Werkstätte in Bellinzona in die neue Centralwerkstätte	Fr. 8,990. 71
2. Kosten der Dislokation von Materialvorräthen von den alten Magazinen in die neuen Magazine der Centralwerkstätte	„ 2,967. 20

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. 2,861,408. 31. Von dieser Summe sind indessen in Abzug zu bringen Fr. 250,000, welche wir als erste Rate für Deckung des auf pag. 41 erwähnten Defizits der Unterstützungs- und Pensionskasse zu verwenden beschlossen haben.

Wir schlagen Ihnen vor, von dem hiernach verfügbar bleibenden Rest von Fr. 2,611,408. 31 Fr. 2,516,000 oder 7,4 % als Dividende zu vertheilen und Fr. 95,408. 31 als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1890 vorzutragen. Laut Art. 13 der Statuten kommen von der Dividende von 7,4 % den Aktionären 7,2 % oder Fr. 36 per Aktie zu und sind 0,2 % oder Fr. 68,000 den Subventionsstaaten zuzuweisen.

Von vorbezeichnetem Saldo sind noch Fr. 8275. 47 abzurechnen, welche wir auf eine Reklamation des Eisenbahndepartements vom Baukonto auf die Betriebsrechnung zu übertragen uns bereit erklärt haben.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir Ihnen an dieser Stelle mitgetheilt, daß das schweiz. Eisenbahndepartement nach Abschluß der Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1888 von den auf Bau verrechneten Ausgaben 15 Posten im Gesammtbetrage von Fr. 83,901. 42 beanstandet habe, daß wir jedoch die Beanstandung nur bei 6 Posten im Betrage von Fr. 12,355. 81 mehr oder weniger als begründet gefunden haben. Auf unsern Antrag haben Sie beschlossen, diese 6 Posten nachträglich auf Betriebskonto zu verrechnen, an der Verrechnung der übrigen Posten auf Baukonto dagegen festzuhalten.

Erst nach Schluß Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni 1889 erhielten wir durch die Bundeskanzlei die Mittheilung, es habe der Bundesrath von der Abschreibung oben erwähnter auf Baukonto verrechneter Fr. 12,355. 81 zu Lasten des Betriebes zustimmende Kenntniß genommen. Hinwieder verlange der Bundesrath,

1) daß die in der Gewinn- und Verlustrechnung vereinnahmten und dem Konto für unvollendete Bauobjekte belasteten Zinsen für die auf das zweite Geleise verwendeten Anlagekosten mit Fr 6645. 63 abgeschrieben werden, weil Bauzinse nach dem Eisenbahnrechnungsgesetz nur während des Baues einer Bahn, nicht aber während der nachträglichen Erstellung von Bestandtheilen einer solchen verrechnet werden dürfen, wenn das auf die nachträglichen Arbeiten verwendete Kapital aus dem Betriebsertrage verzinst werden könne, wie dies bei der Gotthardbahn der Fall sei;

2) daß von den Fr. 184,127. 40, welche in Folge der weitern Abwicklung der Konversion und aus Unkosten auf den neuen Aktien den zu amortisirenden Verwendungen zugefügt worden seien, derjenige Theil, welcher nicht

auf die Differenz zwischen dem Emissionskurse und dem Rückzahlungsbetrage der Obligationen zurückzuführen sei, als Theil der Jahreskosten betrachtet und der Betriebsrechnung belastet werden solle.

Wir haben dem schweiz. Bundesrathe unter Hinweisung auf Ihren Beschluß vom 29. Juni mitgetheilt, daß die Verwaltung den vorerwähnten zwei Begehren nicht zu entsprechen vermöge, einerseits weil sie die bundesräthliche Auslegung von Art. 2, Absatz 3 des Eisenbahnrechnungsgesetzes nicht für richtig halte, da nicht anzunehmen sei, daß das Gesetz die in Unterbau und Oberbau einer neuen Bahn gleichkommende Anlage eines zweiten Geleises, wobei es sich um einen Kapitalaufwand von über 12 Millionen Franken handle, ungünstiger behandeln wolle, als eine vielleicht unbedeutende Zweiglinie; anderseits weil die im Jahre 1888 entstandenen Geldbeschaffungskosten für das zweite Geleise keine Betriebsauslagen und nach Art. 2 und 4 des Gesetzes über das Rechnungswesen zu behandeln seien wie die frühern Geldbeschaffungskosten für den Bau, somit den allmälig zu amortisirenden Beträgen beigefügt werden müssen, wie es übrigens in der Uebereinkunft mit dem Bundesrathe vom 1. April 1885 betreffend Vereinigung des Baukonto's der Gotthardbahn auch vorgesehen sei.

Der Bundesrath unterbreitete hierauf die streitigen Punkte dem schweiz. Bundesgerichte zum Entscheide. — Unterm 25. Oktober 1889 hat das Bundesgericht die Begehren des Bundesrathes abgewiesen.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstätte-Dienst.

Die Centralwerkstätte in Bellinzona wurde bis zum Monat Mai im bisherigen Provisorium betrieben. In den Monaten Mai und Juni wurden sodann die neuen Anlagen bezogen.

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 221.
„ 31. Dezember „ „ „ „ 267.

Die größte Zahl war 279, die kleinste 230 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	5	Sattler	4
Schlosser und Monteurs	95—80	Lehrlinge	28—25
Dreher	22—16	Dampfmaschinenheizer	1
Schmiede und Zuschläger	15—8	Handlanger	74—56
Kesselschmiede	4—2	Werkzeugmacher	1
Kupferschmiede	3—2	Metallgießer	1
Schreiner und Glaser	19—16	Nachtwächter	2
Maler und Lackirer	7—5	Köchin	1
Malergehülfen	3—1		

Im Ganzen gelangten 80 Lokomotiven, 423 Personen- und 1089 Güterwagen zur Reparatur. Außerdem wurden an 41 Personen- und 411 Güterwagen kleinere laufende Reparaturen (Schnellreparaturen) ausgeführt.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 9 Lokomotiven, 42 Personen- und 20 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 12 Lokomotiven, 40 Personen- und 52 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 11 Lokomotiven, 45 Personenwagen und 24 Güterwagen mit der Westinghousebremse; Ausrüsten von 15 Personenwagen mit der Dampfheizung und 12 Personenwagen der Serie C^4 mit der Gasbeleuchtung; Montiren von neuen Werkzeugmaschinen in der neuen Centralwerkstätte; Dislokation und Installirung der Transmission und Werkzeugmaschinen von der alten in die neue Centralwerkstätte; Anfertigen von Werkzeugen und Einrichtungen für die neue Centralwerkstätte; Anfertigen von Materialien, wie Broncemuttern,

Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

Im Weitern wurden von der Centralwerkstätte Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere Dienstabtheilungen ausgeführt.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 42 Mann,
„ 31. Dezember 56 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 41—56 Mann.

Auf die drei Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen;

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	25—14	9—6	6
Dreher	1—0	1—0	—
Schmiede und Zuschläger	1—0	—	—
Spengler	1—0	1	—
Lehrlinge	4—3	2—0	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	4—3	3	2—1

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzirte im Berichtsjahre 19771 m³ Gas, deren Konsum sich wie folgt vertheilt:

Zu Lasten der Gotthardbahn (Gasabgabe an eigene Wagen)	m³ 11153,719
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen (Gasabgabe an fremde Wagen) . .	„ 6861,580
Gasverlust	„ 1755,701
Total	m³ 19771,000

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzirten m³ Gas auf Fr. 1. 64
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 80

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 1. 80 per m³ verrechnet.

Im Berichtsjahre wurden 42961 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 46,02 m³ Gas.

G. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Während des Berichtsjahres sind 26 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: 3 in Ausweichungen;
   1 auf offener Bahn;
2. Zusammenstöße: 1 auf einer Station;
3. Sonstige Unfälle: 21.

In Folge dieser Unfälle wurden	getödtet:	verletzt:
1. durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Bahnbedienstete	—	2
2. durch sonstige Ereignisse		
Bahnbedienstete	2	15
Drittpersonen	3	1

Ferner kam ein Selbstmord einer Drittperson vor.

Ueber die Ursache der Tödtungen ist Folgendes zu bemerken:

Am 12. Januar wurde im Mythensteintunnel durch Zug 6 ein Franz Niederberger von Dallenwyl bei Stans überfahren und sofort getödtet. Nach dem amtlichen Befundprotokoll muß Selbstmord angenommen werden.

Am 3. März ist der Bremser Luigi Perotti im Massagnotunnel aus nicht bekannter Ursache aus dem Gepäckwagen des Zuges 212 gefallen und durch Ueberfahren sofort getödtet worden.

Am 14. Mai wurde der Bauarbeiter Giovanni Dalasin beim Tragen von Bohrern auf die Arbeitsstelle im Freggiotunnel von Zug 2 erfaßt und augenblicklich getödtet.

Am 15. Mai überfuhr der Zug 208 in der Nähe des Niveauüberganges bei km 53,500 die zirka 67 Jahre alte, geisteskranke und übelhörige Frau Anna Tresch von Gurtnellen, welche im Begriffe stand, die Bahn zu überschreiten. Der Tod trat sofort ein.

Am 26. Juli ist der Bauarbeiter Angelo Prevosti im Polmengotunnel von Zug 11 überfahren und getödtet worden.

Am 30. Juli gerieth der Lampist Giuseppe Sassi beim Manövriren des RM-Zuges 53 auf der Station Chiasso zwischen zwei Wagen und wurde durch Eindrücken der Brust sofort getödtet.

2. Versicherungsverträge.

Im Versicherungswesen sind während des Berichtsjahres keine Veränderungen eingetreten.

3. Hülfskassen.

a. Unterstützungs- und Pensionskasse der Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder hat am Anfange des Berichtsjahres 896, am Ende 942 und im Durchschnitt 920 betragen. Da die Durchschnittsziffer des Vorjahres 890 war, so ergibt sich eine Vermehrung von 30 Mitgliedern, welche größtentheils dem Expeditions- und Zugsdienst angehören.

Die Gesammtzahl der Fälle, in welchen die Kasse theils während einzelner Monate, theils während des ganzen Jahres Unterstützungen und Pensionen zu entrichten hatte, ist von 62 auf 69 und die Durchschnittsziffer des Jahres von 44 auf 54 gestiegen. In 3 Fällen, welche in den obigen Ziffern inbegriffen sind, hat die Kasse auf gestelltes Ansuchen gegen Verzichtleistung auf alle Ansprüche an dieselbe Aversalsummen bewilligt.

Von Herrn Professor Kinkelin in Basel ist die im Berichte des Vorjahres erwähnte Aufstellung einer technischen Bilanz über den Stand der Kasse vollendet worden. Nach dieser auf den 31. Dezember 1886 abgeschlossenen Bilanz würde die Kasse, welche s. Z. nach den Vorschlägen des Herrn Kinkelin eingerichtet worden war, ein erhebliches Defizit aufweisen und müßten die s. Z. verlangten Einnahmen (5 % von Fr. 100 der Besoldung) bedeutend erhöht werden. Da nun inzwischen ein Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften (d. d. 28. Juni 1889) in Kraft getreten ist, wornach die Statuten der Kassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben, bestimmten Vorschriften entsprechen und mit einer nach versicherungstechnischen Grundsätzen erstellten Bilanz dem Bundesrathe zur Prüfung vorgelegt werden müssen, so haben wir uns veranlaßt gesehen, die bestehenden Statuten einer Revision zu unterwerfen und gleichzeitig die Ausarbeitung einer technischen Bilanz unserer Kasse auf den 31. Dezember 1889 anzuordnen. Die in den letzten Tagen eingegangene technische Bilanz schließt nun dahin daß, sofern nach dem Vorschlage des

Herrn Professor Kinkelin, welchem sich auch der zweite Experte, Herr Professor Rebstein, anschließt, die Beiträge an die Kasse künftighin auf 9 % der Besoldungen (statt der seit 1886 faktisch bezogenen 6 %) normirt werden, die Kasse auf 31. Dezember 1889 ein Defizit von zirka Fr. 350,000 aufweist, welches Defizit nach dem Gesetz über die Hülfskassen auf einmal oder ratenweise von der Gesellschaft zu decken ist.

Die Hauptresultate der Jahresrechnung sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

	1889				1888			
Einnahmen:	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Saldo-Vortrag auf 1. Januar			682563	28			585674	54
Jahresbeiträge der Mitglieder	51342	73			49441	26		
Eintrittsgelder neuer Mitglieder	1220	20			841	80		
Nachzahlung der Mitglieder bei Besoldungserhöhungen	3433	34			3016	68		
Ordnungsbußen von Mitgliedern	1763	25			1986	50		
Antheile an den Bußen für Uebertretung des Bahnpolizeigesetzes	134	90			68	30		
Erlös aus gefundenen und nicht reklamirten Gegenständen	502	40			623	50		
Schenkungen	36	—			103	—		
Kapitalzinse	29396	46			24150	10		
Beitrag der Gotthardbahngesellschaft	51342	73			49441	26		
Verschiedenes	—	—			—	—		
Zusammen . . .	139172	01			129672	40		
Ausgaben:								
Unterstützungen:								
a) in Krankheitsfällen	15617	26			11953	03		
b) in Fällen von Aversalentschädigung für Verzicht auf die Unterstützungsberechtigung . .	6100	—			3100	—		
Pensionirungen:								
a) in Fällen von vorgerücktem Alter	1379	45			1008	—		
b) in Todesfällen: Beerdigungskosten	100	—			350	—		
an bedürftige Eltern . . .	1456	20			1439	10		
an Wittwen und Kinder . .	11287	40			10188	43		
an Wittwen ohne Kinder . .	3126	76			2276	25		
Rückerstattungen an ausgetretene Mitglieder . .	687	35			1916	50		
Verschiedenes	132	52			552	35		
Zusammen . . .	39886	94			32783	66		
Einnahmenüberschuß			99285	07			96888	74
Hiezu die auf Werthtiteln ausstehenden Marchzinse .			4977	22			4526	65
Vermögensbestand auf 31. Dezember . .			786825	57			687089	93

Dieses Vermögen setzt sich zusammen wie folgt:

235	Stück	4 %	Obligationen des Kantons Zürich	Fr. 237,350. —
5	„	4 %	„ der Einzinserkasse des Kantons Luzern	„ 20,500. —
3	„	3½ %	„ der Kantonal-Spar- und Leihkasse in Luzern	„ 15,000. —
93	„	4 %	„ des Kantons Bern	„ 93,925. 89
54	„	4 %	„ der Jura-Bern-Bahn (mit Staatsgarantie)	„ 54,791. 25
12	„	4 %	„ des Kantons Neuenburg	„ 12,090. —
4	„	5 %	italienische Rente	„ 4,772. —
200	„	3 %	Obligationen der italienischen Südbahnen (mit Staatsgarantie)	„ 63,545. 98
124	„	4 %	„ der Stadt Rom	„ 60,057. 80
50	„	3¾ %	„ der Ortsbürgergemeinde Zofingen	„ 49,650. —
4	„	3 %	portugiesische Rente, Livres Sterl. 2000	„ 29,712. 27
9	„	5 %	amortisirbare rumänische Staatsrente, M. 36,000	„ 42,445. 35
20	„	4½ %	Obligationen der Herren Gebr. Troller & Cie. in Luzern	„ 20,100. —
100	„	3 %	Obligationen der italienischen Eisenbahnen (mit Staatsgarantie)	„ 29,050. —
3	„	4 %	Gültbriefe ab Haus Nr. 615 litt. O des Hrn. Ingenieur Möhrle in Luzern	„ 6,000. —
40	„	4½ %	Obligationen des Königreichs Portugal	„ 19,436. 64
Guthaben in Conto-Corrent bei der Bank in Luzern				„ 23,337. 25
Baarschaft in der Handkasse des Rechnungsführers				„ 83. 92
Marchzinse auf obigen Titeln				„ 4,977. 22
			Total	Fr. 786,825. 57

b. Krankenkasse 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 Bahnerhaltungs-Arbeiter		Krankenkasse für die Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätten-Arbeiter		Krankenkasse der Arbeiter für das II. Geleise.		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen:								
Saldo vom 31. Dezember 1888 . . .	18085	23	38525	99	550	57	57161	79
Eintrittsgelder neuer Mitglieder . . .	—	—	534	—	—	—	534	—
Monatsbeiträge der Mitglieder . . .	5181	60	11604	87	22133	97	38920	44
Bußen	61	50	562	35	273	50	897	35
Beitrag der Gotthardbahn	—	—	3868	29	—	—	3868	29
Kapitalzinse	653	26	1497	27	71	95	2222	48
Schenkungen	—	—	30	—	—	—	30	—
Summa der Einnahmen:	23981	59	56622	77	23029	99	103634	35
Ausgaben:								
Verwaltungskosten	—	—	—	—	100	—	100	—
Transport-, Arzt- und Apothekerkosten .	1213	84	2936	75	5648	68	9799	27
Verpflegungskosten	2538	—	12003	48	6039	54	20581	02
Beerdigungskosten	25	30	120	—	—	—	145	30
Rückzahlungen	—	—	68	70	400	—	468	70
Inventaranschaffungen	—	—	—	—	1283	50	1283	50
Summa der Ausgaben:	3777	14	15128	93	13471	72	32377	79
Einnahmen	23981	59	56622	77	23029	99	103634	35
Ausgaben	3777	14	15128	93	13471	72	32377	79
Saldo auf 31. Dezember 1889	20204	45	41493	84	9558	27	71256	56

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse der Stations- und Werkstättenarbeiter betrug auf 31. Dezember 1889 494; diejenige der Krankenkasse der Bahnerhaltungsarbeiter 251.

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

Diesem Fond sind im Berichtsjahre an Zinsen zugeflossen netto Fr. 2462. 91. Unter den Ausgaben figuriren Fr. 60. — Belohnungen an einen Bremser, welcher bei Zug 206 auf der Station Giornico die Gefahr der Verunglückung eines Lokomotivführers durch die Schiebemaschine abwendete, und an einen Streckenwärter für Entdeckung eines gefährlichen Schienenbruches im Leggisteintunnel und das Anhalten des herannahenden Zuges 10 beim Wärterhause.

Der Fond erreichte auf den 31. Dezember 1889 die Höhe von Fr. 63,274. 01 und erzeigt gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 2402. 91.

Der Titelbestand von nom. Fr. 60,000. — 4% Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem Vorjahre um Fr. 2000. — erhöht worden. Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

H. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1889		1888	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Uebersetzer)	13		13	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	6		6	
Buchhaltungsbüreau	4		4	
Hauptkassa	5		5	
Kommerzielles Büreau	13		12	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrole und statistisches Büreau	30		29	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	2		2	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4		4	
Abwartpersonal	5		2	
Buchbinderei und lithographische Anstalt	6		6	
Materialverwaltung	14		14	
Materialverwaltung, Arbeiter ꝛc. in den Depots	8		6	
		115		108

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		13	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		11	
Bahnmeister und Aufseher	18		19	
Vorarbeiter und Bahnmeistergehülfen	32		33	
Streckenwärter	95		95	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	139		141	
Barrierenwärterinnen	116		114	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	223		240	
		655		672
Uebertrag		770		780

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

	1889		1888	
Uebertrag		770		780
Oberbetriebsinspektor und Büreau desselben	12		12	
Wagenkontrole	8		7	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	33		33	
Souschefs	8		8	
Stationsgehülfen	31		26	
Wagenkontrolleure	10		10	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	8		7	
Ambulante Stellvertreter	6		6	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	46		45	
Güterschaffner	15		15	
Rangirmeister	7		7	
Portiers und Hülfsportiers	6		6	
Volontärs	12		12	
Stationswärter	82		81	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		—	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	39		33	
Kondukteurs und Zugführerablöser	54		52	
Bremser	130		107	
Uebersetzer	2		2	
Billetdrucker und Gehülfen	1		2	
Lagerhausverwalter *	—		—	
Gepäckträger	1		1	
Lampisten	7		8	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	3		3	
Manöveristen	28		23	
Güterarbeiter	113		104	
Maschinenwärter	1		2	
		693		641
Uebertrag		1463		1421

*) Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

4. Maschinendienst.

	1889		1888	
Uebertrag		1463		1421
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	14		14	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	9		8	
Lokomotivführer	59		58	
Lokomotivheizer	54		55	
Lokomotivheizer provisorisch	15 *		15 *	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	42		43	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteurs	6		6	
Wagenvisiteurgehülfen	5		5	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	24		23	
		236		235

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte:

Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8		8	
Werkführer	3		3	
Vorarbeiter	5		5	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer	158		124	
Handlanger	68		49	
Lehrlinge	27		27	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	2		2	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler und Schreiner	34		32	
Handlanger	8		6	
Lehrlinge	5		4	
		318		260
Total		2017		1916

Rekapitulation.

	1889	1888
Zahl der Betriebsbeamten	1243, per Bahnkilometer 4.67	1180, per Bahnkilometer 4.43
Zahl der Arbeiter im Taglohn	774, „ „ 2.91	736, „ „ 2.77
Total	2017, per Bahnkilometer 7.58	1916, per Bahnkilometer 7.20

*) Die für Ausnahmefälle weiter benöthigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstättearbeitern eingerechnet.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Luzern, den 22. Mai 1890.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

J. Zingg.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Vize-Präsident:

Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.