

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 20 (1891)

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: 22.02.2026

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

Diese Verhandlungen sind damit eingeleitet, daß wir mit Zuschrift vom 30. Oktober dem Departemente die Sache ausführlich darlegten, worauf die beteiligten Bahngesellschaften, nämlich die schweiz. Centralbahn in ihrem und im Namen der Nordostbahn als Eigentümerinnen der aarg. Südbahn am 10. November und die Nordostbahn am 18. November geantwortet haben; am 6/11. Februar des laufenden Jahres haben wir unsere Replik auf diese Antworten eingegeben.

Das für den Bau angestellte Personal war mit dem Studium der erwähnten Projektvarianten, mit Aufstellung vergleichender Kostenberechnungen, mit Aufertigung definitiver Baupläne für die feststehenden Theilstrecken, mit Triangulationen für die größeren Tunnelbauten, mit Sondierungen, mit Aufsuchung geeigneter Baumaterialien u. s. w. vollauf beschäftigt.

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten statistischen Erhebungen sind nunmehr vollendet und es wird jetzt an Hand derselben die Frage geprüft, ob und inwieweit eine Revision der Personentarife im Sinne von Taxermäßigungen eintreten solle. Wir wollen aber nicht unterlassen, nochmals darauf hinzuweisen, daß beim Studium dieser Angelegenheit in Abetracht der fortwährend erheblich steigenden Betriebsausgaben auf das sorgfältigste vorgegangen werden muß.

Die im Monat August erfolgte Eröffnung der schweizerischen Südostbahn erfordert eine ganze Reihe von Tarifarbeiten. Im laufenden Jahre konnte nur ein Theil dieser Arbeiten vollendet werden, während ein Theil derselben erst im nächsten Jahre ausgeführt werden muß.

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

1. Tarif für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der schweizerischen Seethalbahn.
2. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen und Stationen des mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes.
3. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der Monte Generoso-Bahn anderseits.
4. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Basel, Station der grossb. badischen Staatsseisenbahnen, einerseits und Stationen schweizerischer Eisenbahnen anderseits.
5. Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz anderseits.
6. Tarif für den österreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.
7. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillette der Gotthardbahn.
8. Prospekt für schweizerische kombinierbare Rundreisbillette.
9. Verzeichniß der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisebillette des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
10. Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement mit halben Billeten.
11. Tarif für den rheinisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.
12. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der Brünigbahn einerseits und Stationen schweizerischer Eisenbahnen anderseits.

13. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen der schweizerischen Südostbahn und der Gotthardbahn.

14. Tarif für Sonn- und Festtagsbillette im Verkehr zwischen der schweizerischen Südostbahn und der Gotthardbahn.

15. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen der schweizerischen Südostbahn einerseits und der schweizerischen Nordostbahn, sowie der Bözbergbahn anderseits.

16. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Gotthardbahn einerseits und Stationen des Langensees anderseits.

17. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen der schweizerischen Südostbahn einerseits und der schweizerischen Centralbahn, sowie der aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten anderseits.

18. Tarif für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut im Verkehr zwischen der schweizerischen Südostbahn und der schweizerischen Seethalbahn.

19. Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der preußischen und sächsischen Staatsbahnen anderseits.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 315 Reklamationen behandelt, von denen 69 abgewiesen wurden; dagegen haben 225 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 3345. 53 stattgefunden. 21 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Auch im Güterverkehr brachte die Eröffnung der Südostbahn viel Arbeit. Es sind zwei Punkte, welche wir theils wegen ihrer prinzipiellen Bedeutung, theils wegen ihrer materiellen Wichtigkeit besonders erwähnen müssen.

Der erste Punkt betrifft die Frage der Taxibildung im Verkehr zwischen den Stationen der Südostbahn und weiter gelegenen Stationen einerseits und Italien anderseits. Die Südostbahn verlangte, daß die Gotthardbahn für Arth-Goldau tr. — Chiasso tr. und Pino tr. die gleichen kilometrischen Grundtaren zur Verfügung stelle, wie im schweizerisch-italienischen Verkehr mit Rothkreuz und weiter. Wir haben der Südostbahn erwidert, daß für uns laut früherer Interpretation des h. Bundesrathes eine Verpflichtung zur Gewährung der Transittaren im Sinne des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 nur bezüglich desjenigen Verkehrs bestehé, der gleich dem deutsch-italienischen Verkehr die Gotthardbahn über ihre Endpunkte hinaus transfitire. Für den deutsch-italienischen Verkehr sei aber Zimmensee der Endpunkt und nicht Arth-Goldau, und es können daher für Arth-Goldau tr. nicht die Transittaren verlangt werden. Dagegen erklärten wir uns bereit, die sich für Zimmensee tr. ergebenden Gesamttaren auch für Arth-Goldau tr. zuzugestehen. Auch in unserer Vernehmlassung, welche das Eisenbahndepartement in Folge einer von der Südostbahn bei ihm eingereichten Beschwerde von uns forderte, hielten wir den bereits der Südostbahn gegenüber eingenommenen ablehnenden Standpunkt unter einlässlicher Motivirung aufrecht. Trotzdem hat der h. Bundesrat das Begehren der Südostbahn gutgeheissen und die Gotthardbahn eingeladen, dem in Arth-Goldau ein- und ausgehenden Verkehr der Südostbahn und weiter nach und von Italien dieselben kilometrischen Grundtaren zu gewähren, wie dem via Zimmensee ein- und ausgehenden schweizerisch-italienischen Verkehr. Wir haben aber dem Eisenbahndepartemente mit einem längern Schreiben auseinandergesetzt, daß vom gesetzlichen Standpunkte aus für uns eine Verpflichtung zur Gewährung der von der Südostbahn verlangten Grundtaren nicht vorliege, und daß wir daher um so weniger in der Lage seien, den in Frage stehenden Bundesratsbeschluß vollziehen zu können, als die Folgen, welche für uns aus demselben durch den Bau neuer seitlich von unserem Netze abzweigenden Linien entstehen könnten, von ganz unberechenbarer Tragweite wären. Wir ersuchten zugleich das Eisenbahndepartement, beim h. Bundesrath die Wiedererwägung seines Beschlusses zu veranlassen, und fügten

bei, daß wir in dem uns zwar unentkraeten Falle, daß der h. Bundesrat an seinem uns ungünstigen Beschlusse festhalten sollte, gegen letztern alle uns zu Gebote stehenden rechtlichen Mittel ergreifen müßten.

Die Antwort auf diese unsere Eingabe steht noch aus.

Inzwischen sind die Tarife mit Italien auf Antrag der Südostbahn in der Weise erstellt worden, daß für Arth-Goldau tr. — Chiasso tr. und Pino tr. einstweilen die von der Gotthardbahn offerirten Tarxbeträge für Immensee tr. — Chiasso tr. und Pino tr. eingerechnet wurden.

Der zweite Punkt, den wir noch erwähnen müssen, betrifft die Instradierung des Verkehrs mit den Stationen der Südostbahn selbst, sowie desjenigen im Transit über dieselbe. Hierüber haben zwischen den betheiligten Verwaltungen wiederholt mündliche und schriftliche Verhandlungen stattgefunden, ohne daß dieselben indessen bis jetzt zu einem definitiven Resultate geführt haben. Wir werden daher über diese Angelegenheit im nächsten Geschäftsberichte Weiteres mittheilen.

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. Anhang zum Reglement und Tarif betreffend den Bezug der Nebengebühren nebst zugehöriger Instruktion.
2. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab St. Margrethen und Buchs.
3. I. und II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.
4. I. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz, sowie der Gotthardbahn anderseits.
5. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Basel (schweizerische Centralbahn) nebst I. Nachtrag.
6. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Romanshorn nebst I. Nachtrag.
7. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Rorschach.
8. I. Nachtrag zum Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn, der aargauischen Südbahn und Bremgarten, der schweizerischen Seethalbahn, sowie der Langenthal-Huttwilbahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.
9. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Lötschbahn, der schweizerischen Südostbahn und der schweizerischen Nordostbahn anderseits.
10. Neuauflage des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahnen.
11. Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im gegenseitigen direkten Verkehr zwischen der schweizerischen Centralbahn, aargauischen Südbahn, schweizerischen Seethalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Emmenthalbahn, Jura-Simplon-Bahn, Bulle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthal, Bödelibahn und der Neuenburger Jurabahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.
12. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Emmenthalbahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.
13. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Neuenburger Jurabahn und den Stationen der Gotthardbahn.
14. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Bödelibahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.
15. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn und der Traversthal-Bahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

16. Ausnahmetarif Nr. 1 für den Transport von Bier in Fässern.
17. III. Nachtrag zum Tarif für den Transport von Gütern im internen Verkehr der Gotthardbahn.
18. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Bouveret transit, Ballorbes transit, Genf loco und transit sc.
19. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn einschließlich der Bözbergbahn.
 - b. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.
 1. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
 2. III. Nachtrag zu Theil I und II des allgemeinen Gütertarifes.
 - c. Im deutsch-italienischen Verkehr.
 1. Ausnahmetarif für Steinkohlen nebst I. Nachtrag.
 2. III. und IV. Nachtrag zu Theil II des allgemeinen Gütertarifes.
 3. Verkehrsleitungsvorschriften zum allgemeinen Tarif.
 4. II. Nachtrag zu Theil I des allgemeinen Tarifes.
 5. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
 6. Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien nebst I. Nachtrag.
 - d. Im belgisch, beziehungsweise englisch-italienischen Verkehr.
 1. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Belgien und Italien nebst I. Nachtrag.
 2. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
 3. Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien nebst I. Nachtrag.
 4. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen aus Belgien nach Italien.
 - e. Im niederländisch-italienischen Verkehr.
 1. III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
 2. Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien nebst I. Nachtrag.
 3. III. Nachtrag zu den Ausnahmetarifes für die Beförderung gewisser Güter in Wagenladungen.

Zu den auf 1. Januar 1891 pendent gebliebenen 236 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2255 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2491 Fällen wurden im Berichtsjahre 2223 erledigt, so daß als unerledigt 268 auf das Jahr 1892 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Die Sommerfahrordnung lehnte sich im Allgemeinen an die Winterfahrordnung 1890/91 an, in welcher vom 1. Januar 1891 ab in Folge Einführung des neuen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen die Güterzüge an Sonntagen eingestellt worden waren.

Mit der Einführung des Sommerfahrplanes wurde eine allgemeine neue Nummerierung der Züge verbunden.

Den Zügen 41, 45 und 57 mußte wegen des Baues des zweiten Geleises in Amtsteg ein Diensthalt von 1 Minute gegeben werden.

Auf Verlangen der betreffenden Gemeinden wurde für Zug 74 in Gordola und für die Züge 64 und 65 in Maccagno ein Halt von je 1 Minute eingelegt.

Die Züge 41 und 58 hielten in Flüelen wieder an, ebenso die Züge 45 und 54 zum Anschluß an die Monte Generoso-Bahn in Capolago.

Die Ankunft des Zuges 42 in Luzern mußte von 6³⁰ Vormittags auf 6⁴⁰ hinausgeschoben werden, nachdem sich herausgestellt hatte, daß dessen Fahrzeit bei der starken Belastung zu knapp bemessen war.

Auf 1. August wurden die neuen Linien Pfäffikon-Samstagern und Biberbrücke-Goldau der schweiz. Südostbahn dem Betriebe eröffnet.

Um den 8⁴⁵ Vormittags mit Südostbahnhzug 151 in Goldau eintreffenden Reisenden eine unmittelbare Fortsetzung ihrer Reise zu ermöglichen, wurden dem Güterzuge 504 auf der Strecke Goldau-Nothkreuz und dem Güterzuge 513 von Goldau bis Erstfeld Personenwagen II. und III. Klasse beigegeben.

Zu erwähnen bleibt noch die Bundesfeier in Schwyz am 1. und 2. August, an welchen Tagen zur Bewältigung des Personenverkehrs in jeder Richtung 16 Extrazüge zwischen Luzern, bezw. Nothkreuz und Schwyz, bezw. Brunnen in den Fahrplan eingelegt wurden.

b. Winterfahrvordnung.

Für dieselbe wurde die Sommersfahrvordnung beibehalten mit folgenden Abweichungen:

Der Halt der Züge 41 und 58 in Flüelen wurde wieder aufgehoben, ebenso kamen die Diensthäle für die Züge 42, 54 und 58 in Giornico und für die Züge 45 und 57 in Lavorgo in Wegfall. Nach Einstellung des Betriebes auf der Monte Generoso-Bahn fiel auch der Halt der Züge 45 und 54 in Capolago aus.

Die Abfahrt des Zuges 1 ab Lugano wurde um 17 Minuten später gelegt.

Der starke Güterverkehr in den Monaten Oktober und November, welcher der Hauptzweck nach in dem Transport von Wein und Getreide aus Italien bestand, bedingte die Ausführung von Güter-Extrazügen auf der Strecke Chiasso-Bellinzona und die ausnahmsweise Ausführung von Güterzügen an drei Sonntagen.

Vom 1. Oktober ab fiel der Salonwagen in den Zügen 41 und 58 weg, weil die S.C.B. die Weiterführung ablehnte.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1891 (266 Kilometer)				1890 (266 Kilometer)				Mehr-Einnahme	Minder-Einnahme
	Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.										
I. Personentransport . . .	4712049	99	36.27	34.82	4652996	30	36.62	35.28	59053	69
II. Gepäck-, Thier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):										
a. Gepäck	458463	25	3.58	3.89	456905	76	3.60	3.47	1557	49
b. Thiere	323578	59	2.49	2.89	414551	09	3.26	3.15		
c. Güter aller Art . .	7498310	47	57.71	55.41	7180128	79	56.52	54.45	318181	68
Total	12992402	30	100.00		12704581	94	100.00		287820	36
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	540477	05		3.99	481935	91		3.65	58541	14
Total-Einnahmen	13532879	35		100.00	13186517	85		100.00	346361	50

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, erzielen die Einnahmen aus dem Eisenbahnttransport im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von Fr. 287,820.36 oder 2,27 %. Gegenüber dem Betriebsjahr 1889 ergibt sich eine Mehreinnahme von Fr. 269,030.93 oder 2,11 %.

Die Ursachen der Mehreinnahmen werden wir bei der Behandlung der einzelnen Einnahmenrubriken anführen. Im Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und denjenigen aus dem Gütertransport ist eine kleine Veränderung zu Gunsten der letztern eingetreten.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnttransport betragen:

	1891	1890
per Bahnkilometer	Fr. 48,843. 62	Fr. 47,761. 59
" Zugkilometer	6. 00	5. 79
" Tag	" 35,595. 62	" 34,807. 07

Wie gewöhnlich, ist die größte monatliche Einnahme im Monat Oktober und die kleinste im Monat Januar erzielt worden: Jene beträgt Fr. 1,409,605. 45, diese Fr. 743,261. 92. Die durchschnittliche Einnahme eines Monates beläuft sich auf Fr. 1,082,700. 19 gegenüber Fr. 1,058,715. 16 im Vorjahr.

Die verschiedenen weiteren Ergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen sind in der bisherigen Weise in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt worden. Aus diesen Tabellen heben wir Folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Der Verkehr hat sich im Allgemeinen befriedigend entwickelt. Die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden ist von 236,322 auf 241,654 gestiegen. Hierbei haben außerordentliche Anlässe, wie Feste u. dgl., keinen wesentlichen Einfluß ausgeübt. In der Zahl der Personenkilometer der I. und II. Wagenklasse ist eine kleine Abnahme eingetreten, was ausschließlich der ungünstigen Witterung während der Fremdenaison zuzuschreiben sein dürfte. Dagegen hat die III. Wagenklasse eine erhebliche Zunahme aufzuweisen. Es betrug die Zahl der Reisenden:

	1891	1890
in der I. Klasse	88,864 = 6,40 %	91,285 = 7,04 %
" " II. "	349,870 = 25,19 %	342,798 = 26,44 %
" " III. "	949,937 = 68,41 %	862,417 = 66,52 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

die I. Klasse	9,940,179 = 15,46 %	10,236,153 = 16,28 %
" II. "	21,939,359 = 34,13 %	22,078,000 = 35,12 %
" III. "	32,400,349 = 50,41 %	30,547,634 = 48,60 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

in der I. Klasse	111,86 Kilometer	112,13 Kilometer
" II. "	62,71 "	64,41 "
" III. "	34,11 "	35,42 "

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugkilometer	48,01	47,35
" " Personenwagenachsenkilometer	4,20	4,38

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 4,652,996. 30 auf Fr. 4,712,049. 99 oder um 1,27 % gestiegen. Der bereits erwähnten ungünstigen Witterungsverhältnisse wegen erzielen die I. und die II. Klasse auch hier eine Abnahme; die III. Klasse hat dagegen eine erhebliche Mehreinnahme aufzuweisen.

Bon den Einnahmen entfallen:	1891	1890
auf die I. Klasse	Fr. 1,245,919. 62 = 26,44 %	Fr. 1,292,071. 23 = 27,77 %
" II. "	" 1,757,251. 39 = 37,29 %	" 1,795,547. 54 = 38,59 %
" III. "	" 1,708,878. 98 = 36,27 %	" 1,565,377. 53 = 33,64 %

Als Fahrtaxe ist von jedem Reisenden durchschnittlich bezahlt worden:		
in der I. Klasse	Fr. 14. 02	Fr. 14. 15
" II. "	" 5. 02	" 5. 24
" III. "	" 1. 80	" 1. 82

Per Reisenden und Kilometer ergibt sich ein Einnahmenbetreffniß von
7,33 Cts. im Jahre 1891 und
7,40 Cts. im Jahre 1890.

2. Gepäckverkehr.

Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 2373 Tonnen auf 2384 Tonnen oder um 11 Tonnen gestiegen. Die Einnahmen haben sich von Fr. 456,905. 76 auf Fr. 458,463. 25 oder um Fr. 1557. 49 = 0,34 % gehoben. An der Zunahme ist hauptsächlich der Lokalverkehr betheiligt.

3. Thiertransport.

Der Verkehr hat um nicht weniger als 60,279 Stück abgenommen. Die Ursache dieses starken Rückgangs ist größtentheils darin zu suchen, daß die Station Chiasso als Einfuhrstation für die bedeutenden Thiertransporte aus Italien nach der Schweiz und Deutschland aus sanitätspolizeilichen Rücksichten für die lange Zeit vom 10. Februar bis 9. Oktober des Berichtsjahres geschlossen war. Die Beförderung über Pino, die, abgesehen von den sehr genauen sanitärischen Untersuchungen der Thiere, nicht erschwert war, scheint ungenügenden Ersatz geboten zu haben. Mit der erwähnten Sperrmaßregel hing wohl auch eine Abnahme der Thiertransporte im innern Verkehr zusammen. Die Einnahmen sind von Fr. 414,551. 09 auf Fr. 323,578 59 oder um den bedeutenden Betrag von Fr. 90,972. 50 = 21,94 % zurückgegangen.

4. Güterverkehr.

Das Resultat kann als befriedigend bezeichnet werden. Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr ist von 386,780 Tonnen auf 389,570 Tonnen gestiegen.

Der Kohlenverkehr aus Deutschland nach Italien erzeugt einen weiteren Rückgang von 29,516 Tonnen, wogegen die Produkte der Metallindustrie um 13,982 Tonnen, die Lebens- und Genussmittel um 17,812 Tonnen, die Baumaterialien um 13,260 und die Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie um 9,539 Tonnen zugenommen haben. Bei den übrigen Transportartikeln sind erhebliche Schwankungen gegenüber dem Vorjahr nicht vorgekommen. Die Lebens- und Genussmittel nehmen mit 220,779 Tonnen = 31,27 % den ersten, die Brennmaterialien mit 113,424 Tonnen gleich 16,06 % den zweiten und die Metallwaren mit 104,646 Tonnen = 14,82 % den dritten Rang ein.

Die Distanz, welche jede Tonne im Durchschnitt durchlaufen hat, beträgt 146,75 Kilometer gegenüber 149,41 Kilometer im Vorjahr.

Was das Verhältniß der vier Hauptklassen hinsichtlich der Transportquantitäten anbetrifft, so erzielen:

	1891	1890
die Eilgüter	32,435 Tonnen = 4,60 %	30,527 = 4,43 %
" Stückgüter	42,827 " = 6,06 %	40,227 = 5,84 %
" gewöhnlichen Wagenladungsgüter	208,817 " = 29,57 %	200,393 = 29,11 %
" Ausnahmetarifgüter	422,053 " = 59,77 %	417,448 = 60,62 %

Eine Zusammenstellung der Transportquantitäten nach den Hauptverkehren weist folgende Ziffern auf:

	1891	1890
Schweiz-Italien	45,252 Tonnen	45,983 Tonnen
Italien-Schweiz (inklusive in Brünnen reexpedirtes Getreide)	161,838 "	148,631 "
Deutschland, Belgien und Holland-Italien	179,952 "	178,342 "
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England	69,233 "	63,571. "

In den beiden letztern Verkehren sind auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedirten Güter inbegriffen.

Die Einnahmen sind von Fr. 7,180,128. 79 auf Fr. 7,498,310. 47 oder um Fr. 318,181. 68 gleich 4,43 % gestiegen. In Folge der Abnahme der Güter der niederen Tarifklassen hat sich das durchschnittliche Erträgniss per Tonne und Kilometer gehoben, und zwar von 6,98 Cts. auf 7,23 Cts.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1890 wie folgt:

	1891	1890
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 533,451. 67	Fr. 469,097. 56
Ertrag von Hülfsgeschäften	5,076. 40	11,182. 40
Sonstige Einnahmen	1,948. 98	1,655. 95
	Fr. 540,477. 05	Fr. 481,935. 91

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen erzielen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 58,541. 14. Dieselbe wurde herbeigeführt durch die Einstellung der neu angekauften 200 Kohlenwagen für den Kohlentransport nach dem Gotthard und nach Italien.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1891			1890			Mehr-Ausgabe gegenüber 1890.	Minder-Ausgabe gegenüber 1890.
	Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Betriebene Bahnlänge 266 Km.				
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%		
I. für die allgemeine Verwaltung	466,803	39	6.22	447,008	38	6.48	19,795	01
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,798,532	86	23.96	1,732,206	64	25.11	66,326	22
III. " den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,566,943	43	20.87	1,474,914	03	21.39	92,029	40
IV. " den Fahrdienst	2,547,747	73	33.93	2,145,537	84	31.11	402,209	89
V. " verschiedene Ausgaben	1,127,621	69	15.02	1,096,624	73	15.91	30,996	96
Total	7,507,649	10	100%	6,896,291	62	100%	611,357	48

	1891	1890
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 28,224. 24	Fr. 25,925. 91
" " " " Zugskilometer	3.4662	3.1445
" " " " Nutzkilometer	2.7259	2.5978
" " " " Wagenachsenkilometer	0.1163	0.1089
" " " " Bruttotonnenkilometer	0.0192	0.0184
" " " " in Prozenten der Betriebseinnahmen	55.48	52.30
" " " " " Transporteinnahmen	57.78	54.28

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahr Mehrkosten im Betrage von Fr. 19,795. 01 auf, wovon Fr. 15,730. 28 auf Personalausgaben und Fr. 4064. 73 auf sonstige Ausgaben fallen.

ad II. Bahnaufsicht und Unterhalt.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen haben im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des Jahres 1891 beträgen:

	1891	1890
für Personalausgaben	Fr. 489,108. 33	Fr. 462,177. 91
" Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	" 1,245,434. 80	" 1,223,768. 24
" sonstige Ausgaben	" 63,989. 73	" 46,260. 49
Zusammen	<u>Fr. 1,798,532. 86</u>	<u>Fr. 1,732,206. 64</u>

Wir haben auch in diesem Berichtsjahre wieder eine Erhöhung der Personalausgaben für den Bahndienst zu verzeichnen; sie beträgt Fr. 26,930. 42 und setzt sich aus einer Minderausgabe von Fr. 13,632. 35 bei den Besoldungen des Centralbüros und einer Mehrausgabe von Fr. 40,562. 77 bei denjenigen des Streckenpersonals zusammen. Die Minderausgabe ist entstanden durch die in unserem vorjährigen Berichte erwähnte Änderung in der Organisation des Centralbüros; von der Mehrausgabe beim Streckenpersonal fällt der größte Theil, nämlich ein Betrag von Fr. 37,153. 89, auf die Besoldungen der Bahn- und Barrierenwärter und den hiehergehörigen Anteil an den Besoldungen der Stationswärter. Diese beträchtliche Steigerung der Ausgaben für den Bahnbewachungsdienst ist eine Folge des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, welches mit dem 1. Januar 1891 für das gesamme Personal des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes zur Vollziehung gelangte. Ahnliche Mehrausgaben haben sich natürlich auch bei den übrigen Dienstzweigen ergeben; wir verweisen auf die Abschnitte „III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst“ und „IV. Fahrdienst“.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen wurden im Berichtsjahre Fr. 21,666. 56 mehr ausgegeben als im Jahre 1890; im Einzelnen stehen sich die Ausgaben der beiden Vergleichsjahre wie folgt gegenüber:

	1891	1890	Differenzen gegenüber 1890.
	Fr. Ets.	Fr. Ets.	Fr. Ets.
1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen, inkl. Bahnbettung	277,209. 07	229,434. 71	+ 47,774. 36
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen, inkl. Ersatz des schadhaften Materials	765,075. 79	785,932. 09	— 20,856. 30
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	102,406. 87	148,016. 28	— 45,609. 41
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	74,288. 77	46,088. 77	+ 28,200.—
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	26,454. 30	14,296. 39	+ 12,157. 91
Zusammen	<u>1,245,434. 80</u>	<u>1,223,768. 24</u>	<u>+ 21,666. 56</u>

ad 1. Zur Begründung der Mehrausgaben für den Unterhalt des Bahntörpers und der Nebenanlagen (Unterbau im Allgemeinen) haben wir folgendes anzuführen:

Im Berichtsjahre ist namentlich für das Abräumen der Felswände und der Schutt- und Trümmerhalden in der Nähe der Bahn ein Mehraufwand von Fr. 10,320. 20 gegenüber den Ausgaben von 1890 entstanden (Ausgabe Fr. 27,084. 52 gegenüber Fr. 16,764. 32), wobei indessen erwähnt werden muß, daß die Ausgabe pro 1890 seit Jahren die niedrigste Ziffer ergeben hat. Die Strecken, welche in dieser Beziehung die größten Ausgaben verursacht haben, befinden sich zwischen Amtsteg und Gurtmellen, Airolo und Ambri und auf der Monte Generi-Linie.

Für Reinigung, Ergänzung und Erneuerung der Bahnbettung war ein Mehraufwand von Fr. 3048. 92 erforderlich, indem hiefür eine Ausgabe von Fr. 104,491. 55 derjenigen von Fr. 101,442. 63 im Jahre 1890 gegenübersteht (Ausgabe pro 1889 Fr. 65815. 95); die Ursache liegt darin, daß das Bettungsmaterial nach einer gewissen Zeit stark verbraucht wird und daß namentlich bei der Verwendung von eisernen Querschwellen auf ganz reines, gleichmäßiges und nicht zu grobes Bettungsmaterial gesehen werden muß.

Außerdem über die Rahmen der gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten hinausgehenden Arbeiten, welche zu diesen Mehrausgaben beitragen, sind zu erwähnen: Die Wiederherstellungs- und Verbesserungsarbeiten am Molinabache bei Capolago (Erdrutsch vom 29. August 1890 in Folge starken, anhaltenden Gewitterregens, vergl. auch Bericht pro 1890 Seite 58) mit Fr. 9058. 50 und die auf der gemeinschaftlichen Strecke Luzern-Untergrund und beim Moortunnel vorgenommenen Mauerwerks-Rekonstruktionen mit einem Antheile von Fr. 11,933. 73 für die Gotthardbahn.

Schließlich müssen wir hier noch die bedeutenden Ausgaben von Fr. 10,310. 20 für die Untersuchungen der eisernen Brückenkonstruktionen unserer Linien hervorheben und über diesen wichtigen Gegenstand Näheres berichten.

Nach dem schweren Eisenbahnunfall bei Mönchenstein ließ das schweiz. Eisenbahndepartement eine Einladung an die schweizerischen Hauptbahnen zu einer Konferenz ergehen zum Zwecke der Feststellung der für die Sicherheit des Betriebes auf den schweiz. Eisenbahnen zu treffenden Maßnahmen.

Diese Konferenz fand am 25. Juni statt und es wurden in derselben in Bezug auf die eisernen Brückenkonstruktionen eine allgemeine Revision, Erprobung und Nachrechnung bei jeder Bahngesellschaft unter Leitung hiezu besonders zu bezeichnender Ingenieure für nötig erachtet.

Diese Revisionen, welche auf alle Brücken von 10 Meter Stützweite und darüber ausgedehnt werden mußten, hatten folgende Punkte zu umfassen:

detaillierte Untersuchung sämtlicher Eisenkonstruktionen mit Hülfe besonderer Gruppen von fundigen Monteuren und Metallarbeitern;

Aufnahme eines genauen Nivellements der Hauptträger;

Beobachtung der Brücken mit Instrumenten oder Registrirapparaten während mindestens eines Tages bei gewöhnlichem Zugverkehr;

besondere Belastungsproben mit den schwersten Lokomotiven der betreffenden Bahngesellschaft und voll beladenen Güterwagen;

Untersuchung der Widerlager und Pfeiler der Brücken;

Erstellung von Brückenbüchern und

neue vollständige Berechnung der Dimensionirungen aller Theile der Brücken auf Grund der vom Eisenbahndepartemente unter Mitwirkung von Fachmännern aufzustellenden Normen.

Die Untersuchungen wurden von uns sofort an die Hand genommen und im Berichtsjahre durchgeführt; bereits am 28. Dezember v. J. konnten wir dem Eisenbahndepartement das Resultat derselben vorlegen.

Das Ergebnis war ein durchaus befriedigendes, indem sich dabei keine Mängel ergaben, welche eine Rekonstruktion oder Verstärkung von Haupttheilen der Eisenkonstruktionen erfordert hätten.

Die genaue Nachrechnung ist im Gange; von deren Resultat wird es abhängen, ob bei einzelnen Objekten mit Rücksicht auf die fortwährende Zunahme der mobilen Belastung Verstärkungen als wünschenswerth erscheinen.

Wir bemerken übrigens, daß Maßnahmen, welche sich mit den vom Eisenbahndepartemente angeordneten im Wesentlichen decken, bei uns bereits seit dem Jahre 1887 im Gange waren, und daß seit dieser Zeit ein geübter Brückenmonteur mit der nöthigen Hülfsmannschaft ununterbrochen mit der Revision aller einzelnen Brückentheile und deren Verbindungen und mit Beheben der Mängel beschäftigt ist.

Auch die ersten Nivellements der Hauptträger unserer Eisenbrücken datiren schon von jenem Jahre.

Außer den erwähnten Maßnahmen wurden in der genannten Konferenz auch Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs besprochen und vereinbart, daß hierüber die Vernehmlassung der Bahngesellschaften einzuhören und eventuell weitere Konferenzen abzuhalten seien.

Das Eisenbahndepartement hat nun unterm 31. Oktober ein Kreisschreiben an die Bahngesellschaften erlassen, in welchem 16 Postulate aufgestellt wurden, über die das Departement im Auftrag des Bundesrathes mit den Hauptbahnen zu verhandeln habe. Die Verhandlungen wurden mit der Konferenz vom 23. November eingeleitet.

Die Stellung, welche die Eisenbahnverwaltungen gegenüber diesen Postulaten eingenommen haben, wurde sodann in einer Eingabe an das schweiz. Eisenbahndepartement niedergelegt, die wir als Anhang diesem Bericht beigeben und aus welcher Gegenstand und Tragweite der einzelnen Postulate entnommen werden mögen.

ad 2. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues setzen sich wie folgt zusammen:

	1891 Fr. Cts.	1890 Fr. Cts.	Differenzen gegenüber 1890	
			Fr.	Cts.
a. Kosten des Oberbaumaterials für den gewöhnlichen Gleiseunterhalt	255,164. 50	262,322. 67	—	6,158. 17
b. Löhne für Reguliren der Gleise und Ausschaffen von Oberbaumaterial	255,138. 39	188,357. 04	+	66,781. 35
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen .	74,233. 67	51,626. 53	+	22,607. 12
d. Total-Erneuerungen des Oberbaues	379,540. 92	436,101. 64	—	56,560. 72
Zusammen		964,077. 48	938,407. 88	+ 25,669. 60
Hievon ab:				
Werth des gewonnenen Altmaterials	191,360.—	152,475. 79	+	38,884. 21
Bleiben: Netto-Ausgaben	772,717. 48	785,932. 09	—	13,214. 61

An die Ausgaben ad a, c und d hat der Oberbau-Erneuerungsfond die Materialkosten im Betrage von Fr. 621,676. 32 zu ersetzen (1890: Fr. 694,263. 72), so daß der Betriebskonto effektiv nur mit Fr. 342,401. 16 belastet bleibt.

ad a. Im Berichtsjahre wurden, ohne die sub d aufgeführten Totalerneuerungen, im Ganzen 17,406 Stück Querschwellen (1890: 21,461 Stück) ausgewechselt und zwar 7600 Weichholzschwellen, 9042 Eichenschwellen und 764 eiserne Querschwellen älterer Type; ersetzt wurden dieselben durch 8904 Eichenschwellen und 9806 eiserne Querschwellen neuer Type, wobei die Differenz von 1304 Stück mehr eingelegter Schwellen auf eine Vermehrung der Schwellenanzahl per Schienenstoß kommt. Ferner wurden 459 Stück eichene und 1 Stück eiserne Weichenschwellen durch neue ersetzt.

An schadhaften Schienen mußten ausgewechselt werden und wurden durch neue ersetzt: 622 Meter Stahl- und 696 Meter Eisenschienen, zusammen 1318 Meter (1890: 3159,7 Meter); außerdem wurden noch 3139 Meter stark abgenützte Stahlbahnen, und zwar größtentheils im Gotthardtunnel (2972 Meter) aus dem Gleise genommen, jedoch durch alte, noch brauchbare Stahlbahnen ersetzt. Diese Auswechslungen befinden sich in Strecken, in welchen eine Totalerneuerung des Oberbaues in den nächsten Jahren vorgesehen ist.

Zur Verstärkung des Oberbaues wurden 53,339 Stück Schienennägel mit vierkantigem Schafte von 20/20 mm Stärke und 14,954 Stück verstärkte Unterlagsplatten verwendet.

Zur Anzeige kamen 87 Schienentritte (1890: 55; 1889: 48; 1888: 34; 1887: 38; 1886: 32; 1885: 29; 1884: 17; 1883: 38). Bei 66 Stück wurde der Bruch als Folge von Fabrikationsfehlern konstatiert; diese und weitere 54 Stück Schienen, welche in Folge Verschleiß ausgewechselt werden mußten und für welche die Garantiedauer noch nicht abgelaufen war, wurden den betreffenden Lieferanten zum Ersatz aufgegeben. Mit Ende des Berichtsjahres ist die Garantie für die in den Jahren 1880/81 zum Baue des reduzierten Netzes gelieferten Stahlbahnen abgelaufen und es hat in Folge dessen eine Untersuchung des in der Bahn liegenden Schienennmaterials aus dieser Lieferung stattgefunden; dabei waren 510 Stück Schienen im Gesamtgewichte von 149,2 Tonnen mit solchen Mängeln behaftet, daß nach den Vertragsbestimmungen die Lieferanten zum Ersatz durch neue Schienen angehalten werden mußten. Für die größere, natürliche Abnutzung der Schienen auf den Strecken mit mehr als 16,6 % Steigung besteht eine Garantie seitens der Werke nicht.

Über den Stand unseres Oberbaues in Bezug auf die verschiedenen Konstruktionen bringen wir die auf Ende 1891 bereinigte Tabelle:

	1891		1890		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Gesamtlänge des durchgehenden Gleises:						
Rothkreuz-Zimmensee-Chiasso, Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Locarno	292,600	104,8	279,320	100	259,571	100
Hievon:						
Gleisestrecken mit Eisenschienen	25,276	9,0	25,276	9,0	34,683	13,3
" " Stahlbahnen Type I	12,750	4,6	12,910	4,6	18,736	7,2
" " " II	229,713	82,3	232,576	83,3	206,197	79,5
" " " III	16,442	5,9	8,558	3,1	—	—
" " " IV	8,419	3,0	—	—	—	—
anderseits						
Gleisestrecken mit Tannenschwellen	10,638	3,8	10,638	3,8	88,975	34,3
" " Eichenschwellen	157,818	56,5	176,017	63,1	170,596	65,7
" " eisernen Querschwellen	124,144	44,5	92,665	33,1	—	—

Die Vermehrung der Gesamtlänge des durchgehenden Geleises röhrt von der Eröffnung des II. Geleises der Strecke Taido-Lavorgo her.

Wir erinnern ferner daran, daß die 25276 Meter Eisenbahnen auf den Strecken Giubiasco-Cadenazzo-Locarno, Lugano-Melide und Balerna-Chiaffo (auf letzteren nur in Geraden und in Kurven über 600 Meter Radius) sowie in einigen Hauptgeleisen der südlichen Stationen liegen, und auch die 10,638 Meter Geleise mit Tannenschwellen auf diese Strecken sich verteilen.

In Bezug auf die neue Type IV beziehen wir uns auf unsere eingehende Berichterstattung im Geschäftsberichte pro 1890, Seite 45 u. ff.

ad b. Auf den Kosten für Geleiseregelungen und Auswechseln von schadhaftem Oberbaumaterial (ohne die Totalerneuerungen ad d) beträgt die Mehrausgabe pro 1891 Fr. 66,781. 35. Der größte Theil der Mehrausgaben fällt auch hier auf die Einführung des Gesetzes über die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten, indem auf diesem Kapitel die Kosten der Stellvertretung für die Bahnmeistergehülfen, Vorarbeiter und ständigen Bahnarbeiter sowie die Löhne für die Ruhetage der beeidigten Hülfsarbeiter, welche den Ablöserdienst zu besorgen haben, zur Verrechnung gelangen.

Zu den Mehrausgaben haben im Weiteren beigetragen:

die Vermehrung der Geleislänge durch Hinzutreten der II. Spur auf der Strecke Nirolo-Taido;

die Errstellung der geraden Durchfahrt auf den Stationen Siflon, Flüelen, Osogna, Riviera, Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio und Balerna (v. Seite 45 des Berichtes pro 1890).

Die letzteren Arbeiten verursachten einen Aufwand von Fr. 14,697. 89. Für Geleiseregelirung wurden im Berichtsjahr Fr. 71,884. 35 gegenüber Fr. 60,960. 10 im Vorjahr ausgegeben.

ad c. Bei Errstellung der geraden Durchfahrt der eben genannten Stationen wurden diese mit neuen Einfahrtsweichen verstärkter Konstruktion auf eisernen Schwellen versehen; die Anzahl der neu eingelegten Weichen betrug 33 gegenüber 11 im Jahre 1890 und die Mehrausgaben auf diesem Posten Fr. 22,607. 12.

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

im Gotthardtunnel: 6,299 Meter mit Oberbausystem III auf eisernen Querschwellen, und 2,225 Meter mit Oberbausystem IVa auf eisernen Querschwellen;

im Monteceneri-Tunnel: 1680 Meter mit Oberbausystem IVa auf eisernen Querschwellen; zusammen 10,204 Meter gegenüber 12,151 Meter im Jahre 1890.

Die Kosten für die Oberbau-Erneuerungen stellen sich auf	Fr. 379,540. 92
und abzüglich der Ausgaben für die Strecken, für welche das Material bereits im Jahre 1890 beigestellt und verrechnet war, mit	" 12,293. 02

bleiben für die 10,204 Meter gänzlich erneuerten Strecken Fr. 367,247. 90

oder Fr. 36. — per laufenden Meter Geleise, inkl. Abbruch des alten Geleises und Sortiren, Deponiren und Uebergabe des gewonnenen Altmateriales. Die Durchschnittskosten von Fr. 36. — für den Meter Oberbau gegenüber Fr. 27. 66 vom Jahre 1890 erklären sich dadurch, daß das im Berichtsjahr eingelegte Oberbaumaterial den verstärkten Oberbausystemen III (Schienen mit 44,0 kg Gewicht per Meter) und IVa (Schienen mit 48 kg) angehört (vergl. unsern Bericht vom Jahre 1890, Seite 46).

Im großen Gotthardtunnel sind nunmehr 16,011 Meter Geleise erneuert; die Länge des Tunnels beträgt 14,998 Meter, das in demselben befindliche Doppelgeleise 29,996 Meter, die Auswechselung daher 53% dieser Länge.

ad 3. Der Unterhalt der Hochbauten hat im Berichtsjahre Fr. 45,609. 41 weniger gekostet als im Jahre 1890, weil weniger Unterhaltungsarbeiten in größerem Umfange vorgekommen sind.

Von letztern erwähnen wir: den Abbruch der alten, nicht benützten Wagenremise in Erstfeld und die Errstellung von zwei Magazinen aus dem Abbruch-Material (Fr. 4006. 78), die Rekonstruktion der Wärterhäuser Nr. 2, 3 und 7 an der Rigilehne und Nr. 24 beim Gumpischbach wegen Feuchtigkeit (Fr. 9659. 35), das Aufrichten und Umdecken eines großen Fracht- und Zollschuppens und Umdecken des Eilgutschuppens in Chiasso (Fr. 16,546. 30) etc. Fernere Mehrkosten hat die provisorische Einrichtung einiger Remisen für Einlagerung von Getreide verursacht, um den gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs entsprechen zu können (Fr. 7394. 02).

ad 4. Die im Kapitel Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedungen verrechneten Mehrkosten von Fr. 28,200.— sind darauf zurückzuführen, daß im Vergleichsjahre 1890 ein Einnahmeposten von Fr. 24,000.— an den Ausgaben gekürzt worden war, nämlich die Entschädigung, welche der Bund an die Gotthardbahn für Kündigung der gemieteten Leiter in den eidgen. Telegraphen-Kabeln bezahlt hat (vergl. Bericht pro 1890 Seite 48). Die Bruttoausgaben pro 1890 für den Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedungen betrugen daher in Wirklichkeit Fr. 70,088.77, denen die Ausgaben im Berichtsjahre mit Fr. 74,288.77 gegenüber stehen.

Davon fallen auf:

	1891 Fr. Cts..	1890 Fr. Cts.	Differenz gegenüber 1890 Fr. Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	31,427. 78	30,981. 75	+ 446. 03
Unterhalt der Signale auf den Stationen und auf der freien Bahn	14,302. 64	11,065. 86	+ 3236. 78
Unterhalt der Einfriedungen, Barrieren und Bahn- zeichen	28,558. 35	28,041. 16	+ 517. 19
Zusammen	74,288. 77	70,088. 77	+ 4200.—

Als besondere Arbeiten sind zu erwähnen: die Rückverlegung der offenen Telegraphenleitungen an die Bahn unter gleichzeitigem Ersatz des Gestänges auf den Strecken Marxberg-Gösschenen und Airolo-Giornico, auf welchen wegen Bau des II. Geleises die Linien vom Bahnkörper weggenommen werden mußten (Fr. 9850. 81), die Anschaffung von Kompensations-Vorrichtungen für die Drahtleitungen zu den Einfahrtssignalen und die Einrichtung der 2. Signalflügel auf den neuen Stationen mit gerader Durchfahrt (Fr. 4318. 04); der Ersatz untauglich gewordener Holzeinfriedigung durch Steinplatten (Fr. 6207. 30).

Mit Ende des Berichtsjahres war der Stand der Telegraphen- und Signalleitungen folgender:

Telegraphen- und Signal- leitungen	Leitungen, Eigenthum der Gotthard- bahn		Bahndrähte auf dem Gestänge des Staates		Zusammen	
	in Kilometern					
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linie	Drähte
Aufleitungen	60.2	204.9	197.3	728.2	257.5	933.1
Kabelleitungen	46.2	234.9	—	—	46.2	234.9
Zusammen	106.4	439.8	197.3	728.2	303.7	1168.0
Dagegen Stand Ende 1890	104.3	421.2	197.3	648.7	298.6	1069.9

Die Länge der Kabel in den 46,2 Kilometer Kabelstrecken beträgt 118,390 Kilometer. Bei den übrigen elektrischen Einrichtungen ist keine Vermehrung zu verzeichnen.

Für die elektrische Beleuchtung der Gleiseanlagen in den Bahnhöfen Bellinzona und Chiasso sind Studien im Gange.

ad 5. Für Räumen der Bahn von Schnee und Eis wurden im Berichtsjahre Fr. 26454. 30 d. i. Fr. 12,157. 91 mehr ausgegeben als im Jahre 1890. Zum Zwecke des Vergleiches stellen wir diese Ausgaben mit denjenigen der abgelaufenen Betriebsjahre zusammen:

Vom 1. Januar bis 31. Dezember	Nördlich vom Gotthardtunnel auf 65 Km. offene Bahn		Südlich vom Gotthardtunnel auf 60 Km. offene Bahn bis Giubiasco		Monte Generi-Linie und übrige Strecken auf 81 Km. offene Bahn	
	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.	Betrag	pr. Km.
1891	Fr. 17,102. 98	263. 10	Fr. 8,990. 32	149. 84	Fr. 361. —	4. 45
1890	5,074. 68	78. 07	8,679. 90	144. 66	541. 81	6. 69
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

Der Haupttheil der Ausgaben für Schneeräumen fällt auf die Nordseite und davon wieder eine Ausgabe von Fr. 5,375. 65 (35 %) allein auf die Station Göschienen. Die stärksten Schneefälle auf der Nordseite fanden zwischen 12. und 22. Januar auf der ganzen Strecke statt (bis 30 cm Schneehöhe), sodann am 11. Februar im oberen Neufzthale (40 cm Schneehöhe);
am 28. Februar zwischen Rothkreuz und Atdorf;
am 4., 8. und 25. März im oberen Neufzthale;
am 17./18. Dezember hinunter bis Atdorf;
am 15. Dezember im oberen Neufzthale.

Auch auf der Südseite fällt auf die höchstgelegene Station Nirolo von den Ausgaben für Schneeräumen der Haupttheil, nämlich ein Betrag von Fr. 2,734. 78 (30 %).

Im Durchschnitte kommt auf den Kilometer offene Bahn sammt Stationen eine Ausgabe von Fr. 128. 42 gegenüber Fr. 69. 40 im Jahre 1890.

Wir schließen nun an diese Berichterstattung über die Ausgaben eine Zusammenstellung der für die Bahnaufsicht und den Bahnunterhalt aufgewendeten Tagsschichten von Lohnarbeitern — also mit Ausschluß des ständigen Personals — an, die den Aufwand für Durchführung des Gesetzes über die Arbeitszeit des Personales noch weiter hervortreten läßt.

	Stellvertretung				Unterhaltungsarbeiten für												Total	
	Stations- dienst		Strecken- dienst		Unterbau		Oberbau		Hochbau		Telegraph, Signale		Räumung von Schnee und Eis					
	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890
Januar	262	440	1232	1569	1187	850	3737	1129	98	122	129	128	2452	1015	9097	5253		
Februar	322	160	1600	870	1174	1193	3890	1142	131	173	213	218	942	308	8272	4064		
März	375	159	2293	815	2039	1740	3904	2283	232	336	341	328	1619	589	10803	6250		
April	324	124	1560	715	4003	2322	6165	3581	149	334	678	520	36	116	12915	7712		
Mai	376	167	1990	783	2907	2175	5893	4562	268	298	318	178	1	4	11753	8167		
Juni	327	252	1613	1079	3008	2845	6602	4100	331	365	219	127	—	—	12100	8768		
Juli	379	200	1622	1187	4302	3642	6179	4098	329	341	312	178	—	—	13123	9646		
August	365	299	1872	1311	4157	2736	5585	3064	254	326	192	216	—	—	12425	7952		
September	355	311	1685	1404	3294	2887	6442	3069	308	258	175	232	—	1	12259	8162		
Oktober	427	260	1644	1397	3002	3110	6337	5100	214	411	431	421	—	189	12055	10888		
November	420	247	1621	1221	2268	2899	5160	4464	377	323	363	278	46	175	10255	9607		
Dezember	392	331	1694	1211	2475	2134	4651	4278	234	558	251	256	1300	838	10997	9606		
Total	4324	2950	20426	13562	33816	28533	64545	40870	2925	3845	3622	3080	6396	3235	136054	96075		

Der größte Theil des in den Rubriken „Stellvertretung“ und „Oberbau“ ausgewiesenen Mehraufwandes an Arbeitsschichten ist durch das Arbeitsgesetz veranlaßt.

Die sonstigen Ausgaben für Bahnaufficht und Unterhalt haben im Berichtsjahre Fr. 63,989. 73 gegenüber Fr. 46,260. 49 im Jahre 1890 betragen. In den Mehrausgaben nehmen mit größeren Beträgen Theil: die Beleuchtung der offenen Bahn und der Tunnels (Fr. 3,256. 87), die Ergänzung und der Unterhalt des Inventars (Fr. 11,714. 80) und die Entschädigungen für Kulturschäden (Fr. 2,088. —).

Was die ersten Mehrausgaben anbelangt, so wachsen dieselben mit der Zunahme der Nacharbeiten, die namentlich für Erstellung der geraden Durchfahrten und Ergänzung der Bahnbettung durch Beiführ von Schotter mit Lokomotivzügen unvermeidlich waren.

Die Ausgaben für Ergänzung und Unterhalt des Inventars sind in Folge einiger Anschaffungen (Fr. 3093. 46), der Neueinrichtung des Beleuchtungswagen (Fr. 1830. —) und des vermehrten Aufwandes für den Unterhalt über den normalen Betrag gestiegen. Immerhin waren die Ausgaben des Vorjahres ausnahmsweise gering.

Für Kulturschäden sind im Berichtsjahre Mehrauslagen durch das Vorkommen einer größern Anzahl von Brandfällen, erzeugt durch Funkenwurf der Lokomotiven, entstanden.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben dieser Dienstabtheilung betrugen im Berichtsjahre Fr. 1,566,943. 43 Et. gegenüber Fr. 1,474,914. 03 Et. im Vorjahr.

Von der Mehrausgabe im Betrage von Fr. 92,029. 40 Et. fallen
auf die Personalausgaben Fr. 84,889. 80
„ „ sonstigen Ausgaben Fr. 7,139. 60

Die Personalausgaben sind gestiegen in Folge von Besoldungserhöhungen um Fr. 4000. —, Vermehrung des Personals um Fr. 79,000.

Vermehrt wurde das Personal, und zwar hauptsächlich in Folge Einführung des neuen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen, um 1 Souschef, 19 Stationsgehilfen, 1 Telegraphisten, 3 ambulante Stellvertreter, 1 Güterexpeditionsgehilfen, 1 Güterschaffner, 4 Stationswärter, 3 Zugführer, 9 Kondutteure, 3 Bremser, 1 Nachtwächter und 12 Manöveristen.

Eine Vermehrung der sonstigen Ausgaben hat stattgefunden auf den Abtheilungen für Drucksachen, Büraummaterialien, Fahrplankosten, sowie für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Stationen.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, welche im Jahre 1890 Fr. 2,145,537. 84 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2,547,747. 73.

Davon fallen:

	1891	1890
auf Personalausgaben	Fr. 621,204. 23	Fr. 575,943. 11
" Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	" 1,333,688. 81	" 1,073,784. 12
" Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" 575,553. 68	" 478,202. 55
" sonstige Ausgaben	" 17,301. 01	" 17,608. 06
Summa	Fr. 2,547,747. 73	Fr. 2,145,537. 84

Die Zunahme der Ausgaben ist namentlich eine Folge der höhern Brennmaterialpreise, der im Allgemeinen immer noch etwas geringeren Qualität des Brennmaterials, der vermehrten Erneuerungen und Verbesserungen am Rollmaterial und der Anwendung des Gesetzes über die Arbeitszeit des Personals; ein Theil der Ausgabenvermehrung ist auch darauf zurückzuführen, daß im Vorjahr 1890 Guthaben aus dem Betrieb des Gemeinschaftsbahnhofes Chiasso aus früheren Jahren zur Bereinnahmung gekommen sind.

Der Stand der Lokomotiven (Tabelle 14) hat sich im Berichtsjahre um eine Duplex-Compound-Tender-Lokomotive, Serie D⁶, vermehrt.

Als Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre größtentheils Saarkohlen zur Verwendung. Der Verbrauch an Briquettes beschränkte sich auf die Feuerung der Lokomotiven der Schnellzüge und ausnahmsweise auch der Güterzüge, wenn zeitweise keine Saarkohlen angeliefert wurden.

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
1890: 39,050,500 " " " "	1,049,696. 22
1891: 43,425,210 " " " "	1,283,852. 38

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	"
1890:	13,09	" "	35,19	"
1891:	14,10	" "	41,69	"

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:	91,513,8	" "	45,184. 30
1889:	105,606,7	" "	44,712. 94
1890:	111,305,2	" "	45,106. 77
1891:	127,024,8	" "	48,287. 84

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	"
1890:	0,037	" "	1,51	"
1891:	0,041	" "	1,57	"

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 411,533. 64 gegen Fr. 372,282. 28 im Vorjahr, pro Lokomotivkilometer 13,364 Cts. gegen 12,481 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) ist im Berichtsjahre vermehrt worden:

um 16 gedeckte Güter- und Viehwagen mit Westinghouse-Bremse, Serie G^{R1}; 40 Steintransportwagen, Serie M^{R2}; 50 eiserne Kohlenwagen, Serie OLF²; ferner um 1 Petroleumtransportwagen, Serie O, Eigentum der Società italo-americana pel petrolio in Venetia.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 16,656,5 im Kostenbetrage von Fr. 3548. 54 gegen kg 15,778 im Kostenbetrage von Fr. 3,263. 90 oder pro Wagenachsenkilometer 0,251 gr à 0,005 Cts. gegen 0,242 gr à 0,005 Cts. im Vorjahr.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 189,066. 44 gegen Fr. 154,380. 90 im Vorjahr.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Miethzinse ergeben gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 26,664. 99; davon fallen auf Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 1440. 80, auf Rollmaterial (Wagenmieten) in Folge Einstellung der Güterzüge an den Sonntagen und durch den starken Getreideverkehr im IV. Quartal des Berichtsjahres Fr. 24,781. 82 und auf Pachtung von Magazinslokalitäten Fr. 442. 37.

Auf „Verlust an Hülfs-Geschäften“ ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Minderausgabe von Fr. 1665. 04.

Unfall-Entschädigungen. Von den im Vorjahr unerledigt gebliebenen Haftpflichtfällen konnten einzelne gütlich beglichen werden; zwei Fälle unterliegen der gerichtlichen Entscheidung, die zu Ende des Berichtsjahrs noch ausstehend war.

Von den im Jahre 1891 neu hinzugekommenen haftpflichtigen Unfällen (Tötungen, Verletzungen mit bleibendem Nachtheil) sind 8 durch gütliche Vereinbarung erledigt, während in zwei Fällen wegen übertriebener Forderung die Entscheidung des Richters angerufen werden mußte.

Im Berichtsjahr ist auf unserem Bahnnetz kein Unfall vorgekommen, bei welchem Reisende verletzt worden sind; dagegen dürfen wir nicht unterlassen, daran zu erinnern, daß unsere Gesellschaft bei dem Uebereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle, welches die schweizerischen Hauptbahnen am 5. September 1885 abgeschlossen haben, betheiligt ist und daher zur Regulirung der Entschädigungsansprüche der Reisenden aus den bekannten Katastrophen in Mönchstein und Zollikofen herbeizogen werden wird. Die Quote der Gotthardbahn an der zur Zeit noch unausgemittelten Gesammtentschädigung beträgt 14,3 %, womit die Rechnung pro 1892 in erheblicher Weise belastet werden wird. Auf die uns zweckmäßig erscheinenden vorsorglichen Maßnahmen zur Deckung des Ausfalles erlauben wir uns später zurückzukommen.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahr eingereicht 945.

Entschädigungen wurden geleistet:

Für Beschädigungen	in 171 Fällen Fr. 8,539. 65
" Manco	" 124 " " 2,011. 75
" Verspätung und irrite Instradierung	" 74 " " 1,983. 93
" unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen &c.	" 6 " " 21. 38
" Verschiedenes	" 30 " " 696. 72
Zusammen in 405 Fällen Fr. 13,253. 43	

Hievon gehen ab:

Rückvergütung anderer Bahnen	Fr. 6,153. 03
Betheiligung fehlbarer Angestellter	" 25. 50
Erlös überzähliger Transportgegenstände	" 106. 40 Fr. 6,284. 93
Verbleiben zu unseren Lasten Fr. 6,968. 50	

Am 20. Dezember, Morgens um 4 Uhr, gerieth auf der Station Schwyz aus unermittelbarer Ursache ein mit 50 Ballen Baumwolle beladener Wagen in Brand. Ein erheblicher Theil der Ladung wurde zerstört. Für den nicht unbedeutenden Schaden haben die Feuerversicherungs-Gesellschaften aufzukommen, so daß uns ein Verlust nicht erwächst. Die Erledigung fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Eine Anzahl grösserer Reklamationen aus der Zeit des grossen Herbstverkehrs konnte im Jahre 1891 ebenfalls nicht mehr zum Austrag gebracht werden.

Bezüglich der an den Bund zu bezahlenden *Koncessionsgebühr*, über deren Berechnungsweise zwischen dem Bundesrat und uns schon im Vorjahr Meinungsverschiedenheiten entstanden sind, hat das schweizerische Bundesgericht in der Vorfrage über die Kompetenz zu Gunsten unserer Auffassung entschieden. Wie verlautet, beabsichtigt der Bundesrat wegen dieses Entscheides, trotz der nach unserer Ansicht unanfechtbaren Begründung, Kompetenzkonflikt anzuhaben, der von der Bundesversammlung zu erledigen sein wird. Wir haben indessen mit entsprechendem Vorbehalt der Rückforderung auch pro 1890 die Koncessionsgebühr nach Maßgabe der beanstandeten Berechnungsweise bezahlt.

Die Ausgaben für „*Verschiedenes*“ im Betrage von Fr. 50,796. 19 schließen unter Anderem folgende Posten in sich: Fr. 37,661. 90 Zahlungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona, Fr. 3546. 47 für die Wasch- und Badanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte und Fr. 2841. 49 für die deutschen Privatschulen der Gotthardbahn im Tessin.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres sind 35 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: 3 in Ausweichungen;
5 auf offener Bahn;
2. Zusammenstöße: 3 auf Stationen;
1 auf offener Bahn;
3. Sonstige Unfälle: 23.

In Folge dieser Unfälle wurden getötet: verletzt:

1. durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		—	2
Bahnbedienstete	.	.	
2. durch sonstige Ereignisse		3	20
Bahnbedienstete	.	.	
Drittpersonen	.	—	1

Im Weiteren kam ein Selbstmord einer Drittperson vor.

Bezüglich der Tötungen bemerken wir Folgendes:

Am 26. Februar fiel der Bremser Oppliger Gottfried im Gottharttunnel bei Kilometer 1,400 aus nicht ermittelter Ursache von einem Wagen des Zuges 208 und wurde von dem nachfolgenden Wagen überfahren und getötet.

Bahnmeister Mösch, von der Station Nirolo zur Aufführung des Oppliger in den Tunnel beordert, fuhr mit der Draisine an die Unfallstelle, wo bereits der Zug 210 angehalten hatte, um den Verunglückten aufzunehmen. Wegen des dichten Rauches wurde der Zug nicht bemerkt und die Draisine stieß so stark auf denselben, daß Mösch schwer verletzt wurde. Den 4. März erlag er seinen Wunden.

Am 7. August wurde ein Mann Namens Soldi aus Cremona (Italien) bei Kilometer 185,585 zwischen Lugano und Melide durch den Zug 42 überfahren und getötet. Die Untersuchung hat ergeben, daß Soldi den Tod freiwillig gesucht hat.

Um 18. Dezember wurde der Arbeiter Albini Saverio von Buguggiate (Italien) beim südlichen Ausgang aus dem Polmengotunnel tot im Geleise aufgefunden. Derselbe hat von der Arbeitsstelle weg, statt wie vorgeschrieben, den Fußweg zu benutzen, sich trotz des bestehenden Verbotes durch den Tunnel nach Faido begeben wollen und ist wahrscheinlich beim Ausweichen vor Zug 507 vom Gegenzug 508 überfahren worden.

2. Versicherungsverträge.

Zum Bestande der Versicherungsverträge ist im Berichtsjahre eine Änderung nicht eingetreten.

Die Versicherung des Getreidelagers in Brunnen, welche von den Gesellschaften La France, Helvetia und Mobiliarversicherungs-Gesellschaft übernommen ist, mußte in Folge vermehrten Lagerbestandes zeitweilig namhaft erhöht werden.

3. Hülfskassen.

a. Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Wir haben in unserem letzjährigen Berichte die Verhältnisse der Hülfskasse in einlässlicher Weise dargestellt und die Revision der Statuten behandelt, für welche das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahnen und Dampfschiffsgesellschaften vom 28. Juni 1889 Veranlassung bot.

Die neuen Statuten, deren Grundzüge in dem vorerwähnten Geschäftsberichte näher erläutert sind, wurden am 21. April 1891 vom schweizerischen Bundesrath genehmigt und auf den 1. Mai gleichen Jahres in Kraft gesetzt.

Die versicherungstechnische Prüfung der Bilanz auf Grund der statutarischen Verpflichtungen der Kasse hatte auf den 1. Januar 1890 ein Defizit von Fr. 348,813. 73 ergeben.

Unterm 22. November 1890 beschloß die Generalversammlung der Aktionäre, einen Theil des Mehrerlöses über den Nominalbetrag der emittirten Aktien, der sich bei Anlaß der Erhöhung des Aktienkapitals von 40 auf 50 Millionen ergebe, zur Deckung des Defizites der Unterstützungs- und Pensionskasse, nunmehr der Hülfskasse, zu verwenden.

Der schweizerische Bundesrath genehmigte am 31. März 1891 in der Hauptssache die Beschlüsse der genannten Generalversammlung, behielt sich jedoch vor, in Bezug auf die Ergänzung des Defizites der Hülfskasse erst Beschuß zu fassen, wenn der Betrag des Defizites und die Art der Deckung desselben festgestellt sein werde. Nachdem die Prüfung der Bilanz, welche nach dem Eingang erwähnten Bundesgesetz dem Bundesrath vorbehalten ist, kein anderes Resultat ergeben, als die von uns veranlaßte versicherungstechnische Rechnung festgestellt hatte, erfolgte der Beschuß des Bundesrathes vom 27. November 1891, der vorstehend (Seite 6) wörtlich angeführt ist.

Nach Eingang dieses Beschlusses zögerten wir nicht, daß Defizit durch Zuweisung einer Summe von Fr. 348,813. 73 (Werth des Defizites 1. Januar 1890), zuzüglich Zinsen pro 1890 und 1891, an die Hülfskasse auf Jahresschluß zu decken.

Es gereicht uns zur großen Befriedigung, konstatiren zu können, daß unsere Gesellschaft mit diesem Vollzug das Hülfsklassenwesen in umfassender Weise geregelt und mit den Vorschriften der Bundesgesetzgebung in vollständige Übereinstimmung gebracht hat.

Für die Zukunft wird die gesetzlich vorgeschriebene Revision alle 5 Jahre die Sicherheit über die verbleibende Ordnung der Verhältnisse verschaffen, wobei wir die Zuversicht hegen dürfen, mit Hülfe der fortgesetzten gewissenhaften ärztlichen Untersuchung und der genauen Prüfung der Gesundheitsatteste beim Diensteintritt neuer Angestellter weitere Ausfälle im Deckungskapital vermeiden zu können.

Im Berichtsjahre sind 83 Beamte und Angestellte mit einem durchschnittlichen Alter von 24,9 Jahren der Hülfskasse beigetreten. Die Ergebnisse des Instituts sind in den nachfolgenden Tabellen, die als Auszüge aus einer ausgedehnteren Statistik inskünftig dem Geschäftsberichte beigegeben werden, zu entnehmen.

Diese Aufzeichnungen, welche lediglich die seit dem Inkrafttreten der neuen Statuten gesammelten Daten enthalten, lassen noch keine Schlussfolgerungen zu. Eine Vergleichung mit den Erhebungen bei den preußischen Staatsbahnen, welche der versicherungstechnischen Berechnung des Deckungskapitals zu Grunde liegen, ist schon deshalb unzulässig, weil es sich bei jenen im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten Mittheilungen lediglich um die Einrichtungen für das im Arbeiterverhältnisse stehende Dienstpersonal handelt, die Fürsorge für die im Beamtenverhältnisse stehenden Bediensteten dagegen durch besondere Gesetze geregelt ist. Unsere Hülfskasse umfasst sowohl Beamte als auch die definitiv angestellten Bahnarbeiter, während die im Taglohnverhältnis stehenden Werkstätte-, Güter- und Hülfsarbeiter den Krankenkassen zugewiesen sind. Es wäre aber auch mit Rücksicht auf den kurzen Bestand der Gotthardbahn verfrüht, aus dem bisherigen Ergebnis der Wohlfahrtsanstalten irgend welche Schlüsse zu ziehen. Wir verweisen daher lediglich auf die nachfolgenden Tabellen und die Rechnung:

Übersicht über die Mitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückstättung) ausgeschieden	Mit Unterstützung oder Pension ausgeschieden	In Folge Betriebsunfällen ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	5	1	9	1012

Übersicht über die Unterstützten und Pensionirte.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres						Am Jahresende			
	Unterstützte	Pensionirte	Unterstützte	Pensionirte	durch Rückenentritt in den Dienst	durch Pensionierung	durch Sterbefälligkeit	Gestorben	Σ total	durch Sterbefälligkeit nach § 12 *)	Gestorben	Σ total	Unterstützte	Pensionirte
	1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	25

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Jahr	Einnahmen.				Total	Ausgaben.						Saldo vortrag		
	Gesamt vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen		Unterstützungen u. Pensionen			Bereitst. Entlastungen	Gegenl. Entlastungen	Beriedene Ausgaben			
						an lebende Mitglieder	an die hinterlassenen verh. Noth. Mitgli.	Beriefat. Entlastungen						
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80	84,993.50	1,791,428.03	21,475.12	21,781.62	2600	5,903.06	63,780.05	115,539.86	1,675,888.17		

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Im Jahre 1883 ist ein Aktivsaldo von Fr. 7348. 52 und Fr. 70. 30 der Krankenkasse der Bau-
gesellschaft Flüelen-Göschenen zur Erledigung eingehender Unterstützungsgefälle zurückgelegt worden mit der
Bestimmung, einen allfälligen Restsaldo seiner Zeit der Krankenkasse der Arbeiter der Gotthardbahn zuzuwenden.
Dieses Guthaben, das inzwischen durch unsere Hauptkasse verwaltet wurde, ist, einschließlich der Zinsen bis 31. Dezember
1890, auf Fr. 9275. 88 angewachsen, und da schon seit Jahren keine Ansprüche erhoben worden, verfügten wir,
unter Zustimmung des Vertreters der ehemaligen Bau-
gesellschaft Flüelen-Göschenen, Zuweisung der genannten
Summe an die Krankenkasse für die beim Bahnauffichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten
Arbeiter, womit deren Bestand einen wesentlichen Zuwachs erhielt.

Über die Resultate der Krankenversicherung beim Bahnbetrieb, die uns zu keinen weiteren Bemerkungen
Veranlassung bieten, verweisen wir auf die bezüglichen Rechnungen unter den Spezialfonds.

Die Krankenkassen der Arbeiter beim Bau des II. Geleises, von welchen diejenige für die Abtheilung
Airolo-Biasea in nächster Zeit liquidirt werden kann, verzeigen folgende Resultate:

	Regelmäßige Beiträge		Bußen		Zinsfälle der Unternehmer		Zinsen		Freiwillige Beiträge		Verschiedenes		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Einnahmen:														
Saldo vom 31. Dezember 1890 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9584	84
Abth. Erstfeld-Göschenen	23893	64	594	50	—	—	179	60	—	—	—	—	24667	74
" Airolo-Biasea	9566	65	97	—	—	—	84	04	—	—	—	—	9747	69
Summa	33460	29	691	50	—	—	263	64	—	—	—	—	44000	27
Ausgaben:														
Bewältigungs- Kosten	Fr.	Ct.	Transport- Kosten	Fr.	Ct.	Arzt- Kosten	Fr.	Ct.	Medika- mente	Fr.	Ct.	Bepfleg- ungskosten	Fr.	Ct.
Abth. Erstfeld-Göschenen	163	65	345	05	2289	80	750	35	10985	53	1147	60	15681	98
" Airolo-Biasea	41	60	231	80	3111	10	592	63	5462	80	1023	80	8416	13
Saldo per 1. Januar 1892 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19902	16
Summa	205	25	576	85	5400	90	1342	98	16448	33	123	80	44000	27
Der Saldo wird ausgewiesen durch														
1) ein Sparkassahesft der Bank der italienischen Schweiz in Lugano mit													4351	30
2) einen Gutschein bei der Ersparniskassa Uri "													10083	75
3) ein Conto-Corrent-Guthaben bei der Ersparniskassa Uri "													4006	—
4) durch Baarschaft in der Handkasse der Abtheilung Erstfeld-Göschenen "													684	59
5) und durch " " " " " Airolo-Biasea "													776	52
													19902	16

e. Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen zugeflossen netto Fr. 2620. 38. Entnommen wurde demselben pro 1891 nichts.

Der Fonds erreichte auf den 31. Dezember 1891 die Höhe von Fr. 68,216. 46 und erzielt gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres eine Vermehrung von Fr. 2620. 38.

Der Titelbestand von nom. Fr. 65,000. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem Vorjahr um Fr. 3000. — erhöht worden.

Für weitere Details verweisen wir auf die bezügliche Rechnung unter den Spezialfonds.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Beamten hat sich um 1 Werfführer gehülfen vermehrt.

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

Am 1. Januar waren im Ganzen beschäftigt 229 Mann.

" 31. Dezember " " " 273 "

Die größte Zahl am Monatsende war 275, die kleinste 233 Mann, und zwar:

Borarbeiter	9—4	Malergehülfen	1—1
Schlosser und Monteure	94—73	Sattler und Gehülfen	3—7
Dreher	25—22	Lehrlinge	31—26
Schniede und Zugschläger	14—14	Handlanger	71—54
Kesselschmiede	3—6	Werkzeugmacher	1—2
Kupferschmiede	3—4	Metallgießer	2—2
Schreiner und Glaser	11—10	Nachtwächter	1—1
Maler und Lackirer	6—7		

Zum Ganzen gelangten 114 Lokomotiven, 493 Personenwagen und 2071 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturbestand am 1. Januar war: 15 Lokomotiven, 28 Personen- und 64 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 20 Lokomotiven, 38 Personen- und 36 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüstung von 3 Lokomotiven, 9 Personenwagen und 20 Güterwagen mit der Westinghouse-Bremse; Anbringen der Dampfheizung an 18 Personenwagen und der Dampfheizungs-Leitung an 20 Güterwagen; Umbau von 6 Wagen I. Klasse auf größeren Radstand mit freien Lenkachsen; Vermehren der Heizkörper in 75 Personenwagen; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrothguß, Rothgußröhren, Plomben etc. für die Materialsverwaltung.

Zum Weiteren wurden von der Centralwerkstatt 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. Zugleich hatten auch die Depotwerkstätten Arbeiten aller Art für andere Dienstabtheilungen zu besorgen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 46 Mann,

" 31. Dezember 50 "

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 42—50 Mann.

Auf die Depots vertheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld :	Biasca :	Bellinzona :
Schlosser	11—18	8—10	5—6
Dreher	1—0	—	—
Schmiede und Büschläger	1	—	—
Spengler	—	1	—
Lehrlinge	4—6	3—4	—
Dampfmaschinen-Heizer	1	—	—
Handlanger	1—2	2—4	1—2

2. Gasanstalt.

Die Fettegasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre 28662 m³ Gas, wovon abgegeben wurden:

an Wagen der Gotthardbahn	m ³ 11729,173
" " anderer Bahnen und Verwaltungen	" 13104,696
	Total-Gasabgabe im Jahre 1891 m ³ 24833,869
Gasverlust im Jahre 1891	" 3828,131
	Total wie oben m ³ 28662,000

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1.56

" nutzbaren " " " " 1.80

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

Im Berichtsjahre wurden 61164,80 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 46,86 Gas.

G. Personalestat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1891	1890
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	13	13
Archivariat	3	3
Bureau der Rechnungsrevision	7	6
Buchhaltungsbüro	5	5
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Bureau	12	12
Kommerzielle Agenten	2	2
Übertrag	48	47

	1891	1890	
	Uebertrag	48	47
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	31	30	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3	3	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	4	4	
Ablwartpersonal	8	8	
Buchbinderei, lithographische Anstalt und Heizer	7	7	
Materialverwaltung	15	14	
Materialverwaltung, Arbeiter sc. in den Depots	8	8	
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen	4	—	
	128	121	

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüro	13	14
Bahningenieure und deren Büros	12	12
Bahnmeister und Aufseher	18	19
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	36	32
Streckenwärter	94	94
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	142	137
Barrierenwärterinnen	119	118
Verschiedene Angestellte	6	6
Arbeiter im Taglohn	374	265
	814	697

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspектор und Bureau desselben	12	12
Wagenkontrolle	8	8
Betriebsinspektion	1	1
Bahnhofsvorstände	8	8
Stationsvorstände	33	33
Souschefs	9	8
Stationsgehülfen (incl. 4 Baugehülfen)	54	35
Wagenkontrolleure	12	12
Einnehmer	9	9
Gepäckexpedienten	4	4
Telegraphisten	10	9
Ambulante Stellvertreter	9	6
Güterexpedienten	3	3
Güterexpeditionsgehülfen	48	47
Güterschaffner	16	15
	Uebertrag	236
		942
		210
		818

	Uebertrag	1891	1890
		236	942
		210	818
Rangirmeister		7	7
Portiers und Hülfsportiers		6	6
Volontäre		15	12
Stationswärter		90	86
Maschinenvärter für elektrische Beleuchtung		1	1
Oberzugführer		2	2
Zugführer		43	40
Kondukteure und Zugführerabköser		63	54
Schlafwagendienner		5	5
Bremser		136	133
Ueberseizer		2	2
Billetdrucker		1	1
Lagerhausverwalter		—*	—*
Gepäckträger		2	2
Lampisten		8	7
Pußerinnen		2	2
Nachtwächter		4	3
Manöveristen		41	29
Güterarbeiter		115	117
Maschinenvärtergehülfen		1	1
		780	720

4. Maschinen dienst.

Maschineumeister und dessen Hülfspersonal		14	14
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal		10	10
Lokomotivführer		64	60
Lokomotivheizer		55	63
Lokomotivheizer provisorisch		26 **	20 **
Pußermeister		3	3
Lokomotivputzer		45	41
Lampisten		4	4
Wagenaufseher		1	1
Wagenvisiteure		6	6
Wagenvisiteurgehülfen		5	6
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer		28	27
		261	255
Uebertrag		1983	1793

*) Der Vorstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte.

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

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstatt:

	<u>1891</u>	<u>1890</u>	
	Nebentrag	1983	1793
Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8	8	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (1)	4	3	
Borarbeiter	9	4	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Mäler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	149	149	
Handlanger	64	62	
Lehrlinge	28	25	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Borarbeiter	1	2
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenvärter	36	32
Handlanger	5	6
Lehrlinge	8	7
	312	298

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasarbeiter	3	3
	4	4
Total	2299	2095

Melapitulation.

	<u>1891</u>	<u>1890</u>
Zahl der Betriebsbeamten	1325, per Bahnkilometer 4.98	1266, per Bahnkilometer 4.76
Zahl der Arbeiter im Taglohn	974, " " 3.66	829, " " 3.12
Total	2299, per Bahnkilometer 8.64	2095, per Bahnkilometer 7.88

V. Finanzwesen.

Jahresrechnungs-Bilanz. Das Subventionskapital beträgt unverändert. Fr. 119,000,000. —

Beim Aktienkapital, auf welches zu Ende 1890 " 37,000,000. —
einbezahlt waren, wurde per 1. Januar 1891 die Resteinzahlung von 50 % auf die im
Jahre 1888 ausgegebenen 6 Millionen Franken geleistet " 3,000,000. —

Nebentrag Fr. 40,000,000. —