Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 21 (1892)

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:** 01.12.2025

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

Der Stadtrat von Luzern übertrug die Erledigung der ihm gestellten Ausgabe den Herren Oberbaurat Thommen, Professor Gerlich und Ingenieur Ed. Locher, welche in ihrem Gutachten vom 4. Oktober 1892 zum Schlusse kommen, wenn die beiden Projekte der Centralbahn betriedstechnisch gleichwertig gestellt werden, so betrage die Kostendisserung zu Gunsten des ersten vom 3. Februar 1891 nur mehr Fr. 214,300 und selbst dieser Unterschied sei nicht durch die bessere Berücksichtigung der städtischen Interessen im Projekt vom 2. August 1892 verursacht. Dieses letztere verdiene in jeder Hinsicht unbedingt den Vorzug, dasselbe entspreche den gestellten Anforderungen in befriedigendem Maße. Im übrigen empsehlen die Herren Erperten der Bevölkerung dringend "der Geneigtheit der städtischen Behörden, freiwillig einige Opfer zu bringen, ihre Zustimmung zu erteilen."

Schon unter bem 15. Oktober v. Is. hat die Centralbahn auf die Eingabe des Stadtrates, womit derselbe das Gutachten dem Eisendahnbepartemente vorlegte, zunächst bezüglich Beanstandung ihrer Kostenberechnungen geantwortet und ihr ganzes Material zur unparteiischen Prüfung zur Verfügung gestellt, worauf sie am 18. Oktober 1892 ein weiteres Schreiben folgen ließ, in welchem die Forberung einer ausgiebigen Subvention aufrecht erhalten wurde.

Am 18. November 1892 beschloß ber h. Bundesrat, der Umbau des Bahnhoses Luzern sei nach dem Projekt der S.C.B. vom 2. August 1892 zur Ausstührung zu bringen und der Stadtrat von Luzern bei den früher gemachten Anerbietungen betreffend Grundeinlösung für die neue Anlage und Verwertung des verfügbar werdenden Terrains zu behaften.

Damit ist diese Angelegenheit soweit gereift, daß die Planauflage erfolgen, die Ausarbeitung der Detailsprojekte beginnen und Verhandlungen über die von der Stadtgemeinde zu leistende Subvention, sowie über die Beteiligung der die Bahnhofgemeinschaft bildenden Gesellschaften an der Beschaffung des Baukapitals eingeleitet werben konnten.

# IV. Bahnbetrieb.

# A. Tarifmagregeln.

Personen: und Gepäckverkehr. Bei der Prüfung der Frage einer Nevision der Personentarise im Sinne von Taxermäßigungen hat der schweizerische Eisenbahnverband gesunden, daß der gegenwärtige Moment, wo die Betriebsausgaben immer noch im Steigen begriffen sind, zu Experimenten, welche die Einnahmen größeren Schwankungen nach unten aussetzen könnten, nicht geeignet sei. Der Verband hat daher beschlossen, die Frage der Ermäßigung der Personentaren einstweilen zu verschieben, in der Meinung, daß es inzwischen jeder Verwaltung freistehe, auf ihrem Netze nach eigenem Ermessen vorzugehen.

Nebst verschiedenen Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife und Distanzens zeiger zur Ginführung:

- 1. Tarif für den direkten Personen= und Gepäckverkehr zwischen Luzern, Station der Gotthardbahn, einerseits und Stationen des Comerses sowie Chiavenna anderseits.
- 2. Diftanzenzeiger zur Tarberechnung bei birekter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Berkehr zwischen ber Gotthardbahn einerseits und der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, den Bereinigten Schweizerbahnen u. f. w. anderseits.
- 3. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Neisegepäck im Verkehr zwischen der Gotthardbahn und der schweizerischen Nordostbahn sowie der Bötzbergbahn.
- 4. Tarif für die birekte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen ber Emmenthalbahn und solchen ber Gotthardbahn.

- 5. Tavif international G.V. Nr. 201 (Villete einfacher Fahrt) für ben direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen französischen Stationen einerseits und beutschen, schweizerischen, italienischen Stationen u. s. w. anderseits.
- 6. Tarif international G.V. Nr. 202 (Hin= und Rückfahrtsbillete) für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr zwischen französischen Stationen einerseits und beutschen, schweizerischen, italienischen Stationen u. s. w. anderseits.
  - 7. Prospekt für schweizerische kombinierbare Rundreisebillete.
- 8. Verzeichnis ber Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte bes Vereins deutscher Gisenbahn= Verwaltungen.
- 9. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der Jura-Simplon-Bahn und der Bülle-Romont-Bahn einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn anderseits.
  - 10. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillete der Gotthardbahn.
- 11. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen der Gotthardsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen sowie der Appenzellerbahn.
- 12. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der großherz. badischen Staatseisenbahnen und solchen der schweizerischen Südostbahn.
- 13. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der schweizerischen Südostbahn einerseits und solchen der Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn und der Regionalbahn des Traversthales anderseits.
  - 14. Tarif für den frangösisch-belgisch-luremburgisch-deutsch-ichweizerisch-öfterreichischen Rundreiseverkehr.
- 15. Tarif für die direkte Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Stationen der Neuenburger Jurabahn einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Gotthardbahn u. s. w. anderseits.
- 16. Distanzenzeiger zur Tarberechnung bei birekter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Berkehr zwischen der Gotthardbahn und der Emmenthalbahn sowie der Neuenburger Jurabahn.
- 17. Diftanzenzeiger zur Taxberechnung bei direkter Beförderung von Gesellschaften, Schulen u. s. w. im Berkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und der Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn, Regionalbahn bes Traversthales und Bisp-Zermatt-Bahn anderseits.
- 18. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Schmalspurdahn Landquart-Davos einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn, Bötzbergbahn, Gotthardsbahn u. s. w. anderseits.
  - 19. Reglement und Tarif für ben Transport von Leichen.
  - 20. Tarif für den öfterreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr.

Es wurden im Personen= und Gepäckverkehr 319 Reklamationen behandelt, von denen 77 abgewiesen wurden; dagegen haben 236 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 3230. 51 stattgefunden. 6 Rekla= mationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Frage ber Tarbilbung im Verkehr zwischen ben Stationen ber schweizerischen Sübostbahn und weiter gelegenen Stationen einerseits und Italien anderseits ist in prinzipieller Beziehung noch nicht erledigt, indem die Antwort bes Gisenbahndepartementes auf unser Gesuch, beim h. Bundesrate die Wiedererwägung seines für die Gotthardbahn ungunstigen Beschlusses zu veranlassen, noch aussteht.

Dagegen hat bezüglich der Inftradierung des Verkehrs mit den Stationen der Südostschnischen bahn selbst, sowie im Transit über dieselbe zwischen den beteiligten Bahnen eine Einigung nach dem Grundsatze stattgesunden, daß aller Berkehr nach und von Stationen, zwischen welchen die kürzeste Distanz sich über die Südostbahn ergibt, auch über diese Route geleitet werden soll. Hiede sind sür die Strecken der Südostbahn durchweg und für die Gotthardbahnlinie Luzern-Immense im Berkehr mit den Stationen der Linie Luzern-Bern, sowie im Transit über dieselbe die Taristilometer, für alle übrigen Bahnstrecken dagegen die Effektivkilometer als maßgebend angenommen worden. Sine Ausnahme von diesem Grundsatze macht nur der Berkehr zwischen Uster, Staad und Rheineck einerseits und Arth-Goldau, sowie südlich hievon gelegenen Stationen anderseits, welcher der Südostbahnroute überlassen wurde, obwohl die kürzesten Distanzen sich über Zürich-Rothkreuz ergeben. Im weitern fällt nicht unter die odige Bereinbarung dersenige Berkehr, welcher — wie z. B. derzenige wischen Wädensweil und Luzern loco — von der Abgangs- dis zur Bestimmungsstation durch eine und dieselbe Berwaltung ohne Mithülse einer andern vermittelt werden kann. Solcher Berkehr wird, auch wenn die Route via Südostbahn kürzer ist, doch nicht über sehtere geleitet, sondern er verbleibt als interner Verkehr ganz der betressendtung.

Seit vielen Jahren haben zwischen der Schweiz, Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Desterreich-Ungarn und Rußland staatliche Verhandlungen über die Schaffung einheitlicher, für den Güteraustausch der genannten Länder unter sich verbindlicher Vorschriften stattgesunden, deren Resultat in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnsrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 niedergelegt sind. Dieses am 30. September 1892 von den Vertragsstaaten ratissierte und am 1. Januar 1893 in Krast tretende Übereinkommen hat den Eisenbahnen ungewöhnlich viel Arbeit gebracht, indem während der kurzen Zeit von zirka 3 Monaten die Transportvorschriften aller direkten Tarise für den internationalen Verkehr mit den Bestimmungen des fraglichen Übereinkommens in Übereinstimmung gebracht werden mußten. Außerdem waren, da das internationale Übereinkommen nicht nur für den direkten, sondern auch für den Recreditionsverkehr zwischen den Vertragsstaaten Gültigkeit hat, für den letztern noch besondere Wahnahmen zu tressen, was mittelst eines I. Nachtrages zum schweizerischen Transportreglement geschehen ist.

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

- a. Im internen und birekten ich meizerischen Berkehr.
- 1. II. Nachtrag zum Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber Gotthardbahn einerseits und ben Stationen ber Bereinigten Schweizerbahnen, ber Tößthalbahn, ber schweizerischen Sübostbahn und ber schweizerischen Nordostbahn anderseits.
- 2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steine im internen Berkehr ber Gotthardbahn sowie im birekten Berkehr mit der Nordostbahn, den Bereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn.
  - 3. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.
- 4. II. und III. Nachtrag zum Gütertarif für ben direkten Verkehr zwischen den Stationen ber schweizerischen Centralbahn, der aargauischen Sübbahn und Bremgarten, der schweizerischen Seethalbahn sowie der Langenthals Huttwil-Bahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.
- 5. I. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab St. Margrethen und Buchs.
  - 6. IV. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und ber Oftschweiz.
  - 7. I. und II. Nachtrag zur Instruktion betreffend die Anwendung des schweizerischen Transportreglements.
- 8. Tarif für ben direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

- 9. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im direkten Berkehr zwischen der schweizerischen Gentralbahn, aargauischen Südbahn, schweizerischen Seethalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Emmensthalbahn, Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthales, Böbelibahn und der Neuenburger Jurabahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.
- 10. Distanzenzeiger für die direkte Abfertigung von Hunden zwischen der schweizerischen Centralbahn und der Gotthardbahn via Luzern.
- 11. Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central= und Westschweiz sowie der Gotthardbahn anderseits.
- 12. I. Nachtrag zum Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber schweizerischen Südostbahn einerseits und ben Stationen ber schweizerischen Norbostbahn und Bötzbergbahn anderseits.
- 13. I. Nachtrag zum Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber Jura-Simplon-Bahn, ber Bülle-Romont-Bahn und ber Traversthalbahn einerseits und ben Stationen ber Gottharbbahn anderseits.
- · 14. Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben rechtsufrigen Dampsbootstationen bes Zürichsees und ben Stationen ber Gotthardbahn.
  - 15. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für ben Transport von Getreibe ab Romanshorn.
  - 16. II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für ben Transport von Getreibe ab Rorschach.
- 17. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der Tögthalbahn.
- 18. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Emmenthalbahn und ben Stationen ber schweizerischen Sudostbahn.
- 19. Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber Jura-Simplon-Bahn, ber Bülle-Romont-Bahn und ber Traversthalbahn einerseits und ben Stationen ber Vereinigten Schweizerbahnen anderseits.
  - 20. Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und ber Oftschweiz.
- 21. Tarif für ben direkten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber aargauischen Sübbahn und Bremgarten einerseits und ben Stationen ber schweizerischen Sübostbahn anderseits.
- 22. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen ben Stationen der schweizerischen Centralbahn und den Stationen der schweizerischen Südostbahn.
- 23. Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber Brünigbahn und ben Stationen ber schweizerischen Nordostbahn.
- 24. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen ben Stationen der Berner Oberlandbahnen und ben Stationen ber schweizerischen Nordostbahn.
  - 25. Erporttarif für Rafe.
- 26. II. Nachtrag zum Tarif für ben direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Langenthal-Huttwils Bahn einerseitst und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Vereinigten Schweizersbahnen, der Tößthalbahn und der schweizerischen Südostbahn anderseitst.
- 27. Tarif für ben birekten Güterverkehr zwischen ben Stationen ber Sihlthalbahn einerseits und ben Stationen ber schweizerischen Nordostbahn, ber Vereinigten Schweizerbahnen, ber Tößthalbahn, ber schweizerischen Südostbahn und ber Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.
  - 28. Reglement und Tarif für die Beförderung von Erprefigut.
  - b. Im birekten Verkehr zwischen ber Gotthardbahn einerseits und beutschen, französischen, sowie belgischen Bahnen anderseits.
    - 1. IX. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Waldshut und ber Oftschweiz.

- 2. I. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (babischer Bahnhof) sowie Walbshut einerseits und ber Gotthardbahn anderseits.
  - 3. Lebensmitteltarif zwischen schweizerischen Stationen und Paris.
  - 4. IV. Nachtrag zum nordbeutsch=schweizerischen Kohlentarif.
  - 5. III. Nachtrag zu ben Leitungsvorschriften zum nordbeutsch-schweizerischen Rohlentarif.
  - 6. Gütertarif zwischen Waldshut und ber Oftschweiz.
  - 7. I. Nachtrag zum Rohlentarif Belgien-Gotthardbahn.
  - 8. Gütertarif zwischen Basel (babischer Bahnhof) und ber Oftschweiz.
    - c. Im schweizerisch=italienischen Berkehr.
  - 1. IV. und V. Nachtrag zu Teil I und II bes allgemeinen Gütertarifs.
  - 2. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.
    - d. Im beutsch=italienischen Berkehr.
  - 1. I., II. und III. Nachtrag zu ben Verkehrsleitungsvorschriften.
  - 2. Nachtrag III und IV zu Teil I und Nachtrag V und VI zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.
  - 3. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen.
  - 4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Stalien.
    - e. Im belgisch=, beziehungsweise englisch=italienischen Verkehr.
  - 1. Tarif für die direkte Beforderung von Gilgut zwischen London und Stalien.
  - 2. Inftradierungsvorschriften für den direkten Guterverkehr zwischen Belgien und Stalien.
  - 3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für ben Transport von Steinkohlen aus Belgien nach Italien.
  - 4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Stalien.

#### f. Im niederländisch = italienischen Berkehr.

- 1. Verkehrsleitungsvorschriften zu den Ausnahmetarifen zwischen niederländischen Stationen einerseits und Italien anderseits.
  - 2. IV. Nachtrag zu ben Ausnahmetarifen zwischen nieberlänbischen Stationen einerseits und Stalien anberseits.
  - 3. I. Nachtrag zu ben niederländisch=italienischen Dienstbefehlen.
  - 4. IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Stalien.

Zu ben auf 1. Januar 1892 penbent gebliebenen 268 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2377 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2645 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2383 erledigt, so daß als unerledigt 262 Fälle auf das Jahr 1893 vorgetragen werden mußten.

# B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Im Sommerdienst hielten die Expreszüge 41 und 58 in Flüelen wieder an.

Auf ein Begehren ber Regierung bes Kantons Tessin, ben Zug 42 in Menbrisio anhalten zu lassen, wurden wir vom schweiz. Eisenbahnbepartemente verhalten, diesem Zug in Menbrisio einen Halt zu geben; besgleichen mußte auf Berlangen bes schweiz. Eisenbahnbepartementes für den Erpreßzug 58 in Arth-Goldau zum Anschluß an die S.O.B.-Züge 365 und 370 ein Halt geschaffen werden, um einem bezüglichen Begehren der schweiz. Süb-ostbahn Rechnung zu tragen.

Ein Gesuch ber Regierung bes Kantons Luzern, die internationalen Schnellzüge 45 und 54 in Gisikon anhalten zu lassen, mußte im Hindlick auf den Charakter dieser beiden Züge abgelehnt werden.

Um bagegen für die genannte Station eine weitere Verbindung nach und von dem Gotthard herzustellen und dem erwähnten Begehren einigermaßen Rechnung zu tragen, wurde der Verkehr der Personenzüge 2 und 5 bis, beziehungsweise von Giston ausgedehnt.

Ferner wurde die Gotthardbahn durch das schweiz. Eisenbahndepartement verpflichtet, Anschlußverbindungen von und nach Luzern und von und nach Brunnen an die S.O.B.-Züge 365 und 370 herzustellen. Dieses wurde dadurch erreicht, daß die Güterzüge 519 und 510 auf der Strecke Rothkreuz-Erstseld mit Personenbeförderung verkehrten, in Rothkreuz im Anschluß an die N.O.B.-Züge 155 und 158.

# b. Winterfahrordnung.

Die Züge 2 und 5 verkehrten auf ber Strecke Rothkreuz-Gisikon nicht mehr. Die Halte bes Zuges 41 in Goldau und bes Zuges 42 in Mendrisio wurden fallen gelassen; dagegen blieb der Halt bes Zuges 58 in Goldau bestehen und derzenige in Flüelen siel weg. Die Züge 54 und 45 hielten in Capolago nur während der Dauer bes Verkehres auf der Monte-Generosobahn an.

Für den Heimtransport der italienischen Arbeiter verkehrte vom 15. Oktober bis 30. Dezember 1892 ein Personenzug 57a Luzern-Chiasso, Luzern Abgang um 9<sup>15</sup> abends, Chiasso Ankunst um 4<sup>35</sup> morgens; während dieser Periode führte Zug 62 auch Wagen III. Klasse auf der Strecke Bellinzona-Luino. In umgekehrter Richtung wurde während der Auswanderungszeit der italienischen Arbeiter, vom 15. Februar dis 15. April, ein Zug 42a Chiasso-Luzern eingelegt mit Abgang in Chiasso um 10 Uhr abends und Ankunst in Luzern um 5<sup>40</sup> morgens zum Anschlüß an die Frühzüge der J.S. und S.C.B. daselbst und an N.O.B. Zug 143 in Rothsteuz.

Einem Begehren ber Verwaltung ber Dampfschiffgesellschaft bes Langensees entsprechend wurde Zug 77 um 15 Minuten früher gelegt, um in Locarno ben Anschluß an das um  $5^{25}$  vormittags abgehende Schiff zu erreichen.

Zur Bewältigung bes großen Herbstverkehrs mußten vom 1. September an eine Reihe neuer fakultativer Güterzüge in beiben Richtungen eingelegt werben, die größtenteils zur Nachtzeit verkehrten und die Einführung eines permanenten Dienstes auf der ganzen Linie erforderten. Bom 18. September bis 6. November verkehrten mit Bewilligung des Bundesrates die Güter= und Fakultativzüge soweit nötig auch an Sonntagen.

# C. Einnahmen und Statistif des Berkehrs.

A. Einnahmen aus bem		189 Ril	9 <b>2</b> (ometer)			<b>18</b> 9	9 <b>1</b> (ometer)		Mehr= einnahme geger	- 1	Minder= einnahme : 1891
Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Pro	ente	Fr.	Cts.	Proz	ente	Fr.	Cts.	Fr.
I. Personentransport	4743639	57	34.25	32.87	4712049	99	36.27	34.82	31589	58	
II. Gepäck=, Tier= u. Güter= transport (inkl. Nebenge= bühren):						30	i i			3 2	o de prose
a. Gepäck	451472	83	3.26	3.13	458463	25	3.53	3.39		31	6990
b. Tiere	229076	73	1.65	1.59	323578	59	2.49	2.39			945018
c. Güter aller Art	8427221	96	60.84	58.39	7498310	47	57.71	55.41	928911	49	
Total	13851411	09	100.00	3	12992402	30	100.00		859008	79	
B. Einnahmen aus ver=	· 7			1							
schiedenen Quellen .	580652	56		4.02	540477	05		3.99	40175	51	
<b>Totaleinnahmen</b>	14432063	65		100.00	1353 <b>2</b> 879	35		100.00	899184	30	

Das Berichtsjahr hat hinsichtlich bes Verkehres und ber Einnahmen im allgemeinen ein sehr befriedigendes Resultat geliefert. Die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 859,008. 79 ober um 6,61 % und gegenüber dem Betriedsjahre 1890 um Fr. 1,146,829. 15 ober um 9,03 % gestiegen. Im Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Personentransport und benjenigen aus dem Gütertransport ist eine weitere Veränderung zu Gunsten der letztern eingetreten.

Die Gesamteinnahmen aus bem Gisenbahntransport betragen:

	1						1892			1891	
per	Bahnkilometer				•	Fr.	52,072.	97	Fr.	48,843.	62
"	Bugskilometer		•		•	.,,	6.	11	 ,,	6.	<u> </u>
. ,,	Tag		•	ċ		,,,	37,845.	38	"	35,595.	62

Hinsichtlich ber monatlichen Einnahmen zeigt ber Monat Januar mit Fr. 826,302. 64 bas kleinste und ber Monat Oktober mit Fr. 1,475,882. 51 bas größte Erträgnis. Die burchschnittliche Einnahme eines Monates beträgt Fr. 1,154,284. 25 gegenüber Fr. 1,082,700. 19 im Vorjahre.

Wie in frühern Jahren sind die verschiebenen weitern Ergebnisse bes Verkehres und ber Einnahmen in acht bem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt worden, aus welchen wir hier folgendes hervorheben :

# 1. Personenvertehr.

Der Lokalverkehr hat sich weiter entwickelt; im Durchgangsverkehr ist dagegen infolge des Auftretens der Cholera eine kleine Abnahme zu verzeichnen. Die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden ist bessenungeachtet von 241,654 auf 249,350 gestiegen. An dieser Zunahme sind nur die II. und die III. Wagensklasse beteiligt; die I. Wagenklasse zeigt eine Abnahme. Es sind Reisende befördert worden:

le occessifi, ose 1. consessinius design	tine stonagnici. Es fino ottifenot	belottett inntation.
e legis de adordad partia. La dialesta (d. 1911 de al. 1911)	1892	1891
in der I. Klasse	$86,572 = 5,96^{\circ}/_{\circ}$	88,864 = 6,40 %
" " II. "	$360,332 = 24,81  ^{\circ}/_{\circ}$	$349,870 = 25,19  ^{0}/_{0}$
	$1,005,681 = 69,23  ^{0}/_{0}$	$949,937 = 68,41  ^{\circ}/_{\circ}$
Es zeigen Personenkilometer:		
die I. Rlasse	$9,424,329 = 14,21^{\circ}/_{\circ}$	$9,940,179 = 15,46  ^{\circ}/_{\circ}$
	$21,780,326 = 32,84^{\circ}/_{\circ}$	$21,939,359 = 34,13^{\circ}/_{\circ}$
	$35,122,516 = 52,95  ^{\circ}/_{\circ}$	$32,400,349 = 50,41  ^{\circ}/_{\circ}$
Jeber Reisende hat somit durchs	chnittlich befahren:	
in ber I. Rlaffe	. 108,86 km	111,86 km
"" II. "	. 60,45 "	62,71 "
"" " III. "	. 34,92 "	34,11 "
Es trifft Reisenbe:		
auf jeben Personenzugskilomet	er . 48,77	48,01
" " Personenwagenachsen	ntilometer 4,22	4,20
Was die Ginnahmen betrifft, we	Ache die einzelnen Wagenklaffen gel	liefert haben, so weisen auf:
bie I. Rlasse Fr. 1	$,188,592.50=25,06^{\circ}/_{\circ}$	$\Sr. 1,245,919. 62 = 26,44  ^{0}/_{0}$
	$,746,808. \ 41 = 36,82 \%$	
" III. " " 1		$_{"}$ 1,708,878. 98 = 36,27 $^{\circ}/_{\circ}$

Jede Person hat durchschnittlich als Fahrtare bezahlt:

								18	892	2.8		1891	
in	ber	I.	Rlasse					Fr. 1	3. 73		Fr.	14. 02	
"	"	II.	, ,,,	• ,,	. •		•	"	4. 85		. , ,,	5. 02	,
"	"	III.	"	, :		•	*	,,	1. 80		"	1, 80	)

Per Reisenden und Kilometer ergibt sich ein Ginnahmenbetreffnis

von 7,15 Ets. im Jahre 1892 und " 7,33 " " " 1891.

#### 2. Gepädverfehr.

Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Berkehr ist von 2384 Tonnen auf 2347 Tonnen ober um 37 Tonnen zurückgegangen, was dem bereits erwähnten Auftreten der Cholera zuzuschreiben ist. Die Einnahmen sind von Fr. 458,463. 25 auf Fr. 451,472. 83 oder um Fr. 6990. 42 = 1,52  $^{0}/_{0}$  zurückgegangen.

#### 3. Tiertransport.

Der Verkehr ist im Berichtsjahre gegenüber bem Vorjahre um 22,674 Stück zurückgegangen, was hauptsjächlich einer geringeren Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien zuzuschreiben ist. Die Einnahmen zeigen einen Ausfall von Fr. 94,501. 86 = 29,21  $^{0}/_{0}$ .

#### 4. Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat eine sehr erfreuliche Zunahme aufzuweisen. Der auf die ganze Bahnlänge bezogene Berkehr ist von 389,570 Tonnen auf 438,388 Tonnen gestiegen. An dieser Zunahme sind alle wichtigeren Transportartisel beteiligt; eine Ausnahme bilden die Brennmaterialien mit einem Aussall von 6524 Tonnen. Hinsichtlich der Tonnenzahl stehen die Lebens: und Genusmittel mit 269,058 Tonnen = 34,94 % im ersten Range, die Metallwaren mit 116,346 Tonnen = 15,11 % im zweiten Range und die Brennmaterialien mit 106,900 Tonnen = 13,88 % im dritten Range. Die im Jahre 1892 von jeder Tonne Güter durchschnittlich burchsaufene Distanz beträgt 151,43 km gegenüber 146,75 km im Vorjahre. Von den vier Haupttaristlassen der Güter saupttaristlassen der Güter sallen auf:

	1892	1891	
die Eilgüter	31,558 Tonnen = 4,10 °/0	$32,435 = 4,60  ^{\circ}/_{\circ}$	
"Stückgüter	$42,741$ , = $5,55^{\circ}/_{\circ}$	42,827 = 6,06.0/0	
" gewöhnlichen Wagenlabungsgüter .	$213,505$ , $= 27,72^{\circ}/_{\circ}$	$208,817 = 29,57  ^{\circ}/_{\circ}$	
" Ausnahmetarifgüter	482,273 " = $62,63$ °/o	$422,053 = 59,77^{\circ}/_{\circ}$	
Die Hauptverkehre zeigen folgende Quanti	itäten:		1
Schweiz-Italien	. 46,677 Tonnen	45,252 Tonnen	
Italien=Schweiz (inkl. in Brunnen reexped. Getrei	ibe) 189,962 "	161,838 "	
Deutschland, Belgien und Holland-Italien		157,140 "	
Italien=Deutschland, Belgien, Holland und Engle	and 88,630 "	69,233 "	
Die beiden letztern Verkehre umfassen a	nuch die in Chiasso transit, Pino	transit und Locarno transi	t
reexpedierten Güter.			

In den Einnahmen ist die sehr erhebliche Zunahme von Fr. 7,498,310. 47 auf Fr. 8,427,221. 96 ober von Fr. 928,911. 49 = 12,39 % zu verzeichnen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer beläuft sich auf 7,23 Cts. und stimmt mit demjenigen des Vorjahres genau überein.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen stellen fich gegenüber benjenigen bes Sahres 1891 wie folgt:

						1892			1891	
Pacht= und Mietzinsen	•				Fr.	572,078.	72	Fr.	533,451.	67
Ertrag von Hülfsgeschäfter	t	•	•	£	"	5,947.	25	. ,,	5,076.	40
Sonstige Einnahmen .	•	•				2,626.	59	,,	1,948.	98
					Fr.	580,652.	56	Fr.	540,477.	05

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Franken 40,175. 51 auf; diese wurde wesentlich herbeigeführt durch die Einstellung von 50 neuen Eilgutwagen und stärkere Ausnutzung der Güterwagen.

# D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

Ausgaben.		18: Betriebene 266	nlänge	18 Betriebene 266	Bal		Mehr: ausgab gege	e.	Minder- ausgabe er 1891.		
	×	Fr.	Ct.	°/o	Fr.	Ct.	º/o	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltun	g .	464,796	01	6.02	466,803	39	6.22			2,007	38
II. " Aufficht und Unterhalt bei	Bahn	1,654,621	66	21.40	1,798,532	86	23.96			143,911	20
III. " ben Stations=, Expedition	ıs- und					1 (1) (2)(2)					
Zugsbienst		1,633,948	14	21.14	1,566,943	43	20.87	67,004	71		
IV. " ben Fahrdienst .		2,696,834	67	34.89	2,547,747	73	33.93	149,086	94		
V. " verschiebene Ausgaben		1,278,918	87	16.55	1,127,621	69	15.02	151,297	18		
	Total	7,729,119	35	1000/0	7,507,649	10	100°/o	367,388	83	145,918	58

								281	1892	340	1891
Die	Ausgabe	beträgt	per	Bahnkilometer .				Fr.	29,056.84	Fr.	28,224.24
.,	,,,	<i>.</i> ,,	"	Zugskilometer .			•	"	3. 4124	,,	3. 4662
"	"	"	"	Nugkilometer .		•		,,	2. 7056	,,	2.7259
"	"	"	"	Wagenachsenkilometer		•		"	0.4136	. "	0. 1163
. 11	"	" "	"	Bruttotonnenkilometer		•		11.	0. 0188	"	0. 0192
"	"	"	"	in Prozenten ber Betri	iebseinnah	men			53. 56		55. 48
` <i>11</i>	,,	,,,	"	,, ,, Tran	18porteinn	ahmen	L		55.80		57.78

# ad I. Allgemeine Bermaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Minberkosten im Betrage von Fr. 2,007. 38 auf, wovon Fr. 1319. 98 auf Personalausgaben und Fr. 687. 40 auf sonstige Ausgaben fallen.

#### ad II. Aufficht und Unterhalt ber Bahn.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen haben im Berichtsjahre gegenüber benjenigen im Jahre 1891 betragen:

									1892			1891	
Für	Personal .							Fr.	548,178.		F1	489,108.	33
"	Unterhalt und	Grneue	rung	ber	Bahn	anlagen		, // //	1,042,698.	18	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	1,245,434.	80
"	sonstige Ausg	aben .						"	63,745.	48		63,989.	73
					311	amme	n	Fr.	1,654,621.	66	F1	c. 1,798,532.	86

Die Personalausgaben für ben Bahnbienst weisen auch im Berichtsjahre wieder eine erhebliche Steigerung gegenüber bem Vorjahre auf; die Differenz beträgt Fr. 59,069. 67. Hievon fällt der größte Teil, nämlich Fr. 51,508. 85, auf die Besoldungen des Streckenpersonals und Fr. 5220. 30 auf die Besoldung der Bahningenieure und ihres Hülfspersonals.

Die Mehrausgaben für die Besoldungen des Streckenpersonals rühren daher, daß wir seit Juni 1892 die Gehaltsbetreffnisse für Ruhe- und Krankheitstage der Bahnmeistergehülsen, Borarbeiter und ständigen Bahnarbeiter hier und nicht mehr unter Kap. IIB2 verrechnen, weil die Arbeitszeit dieses Personals zum größten Teil für die Ablösungen im Bahnaufsichtsdienste in Anspruch genommen wird. Die daherigen Ausgaben betragen circa Fr. 47,000. —. Fernere Mehrkosten verursachte das Ausstellen von Ertrawachen an solchen Stellen, wo durch den Funkenwurf der Lokomotiven Kulturbrände schon verursacht worden oder zu befürchten sind; sodam durch eine intensivere Bewachung der Bahn an allen durch Hochwasser, Steinfälle, Lawinen u. s. w. gefährbeten Stellen. Die Mehrausgaben für die Besoldungen des Oberingenieurs und seines Hülfspersonals (Fr. 54,636. 51 gegen Fr. 52,424. 60 im Vorjahre) sind die Folge der Anstellung eines besondern Beamten für die Berechnung der eisernen Brückenkonstruktionen; bei den Besoldungen der Bahningenieure und des Hülfspersonals derselben entstand eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 5220. 30 durch Anstellung eines Aussehrers für die periodische Untersuchung und den Kleinunterhalt der eisernen Brücken, ferner durch längere Stellvertretung in Krankheitsfällen.

Dagegen blieben die Ausgaben für Besoldung der Bahnmeister und das hieher zu verrechnende Drittel der Besoldung der Stationswärter ziemlich gleich wie im Jahre 1891 Fr. 35,375. 40 und 44,934. 93 gegen Fr. 34,943. 49 und 45,238. 23).

Die Ausgaben für Bahn- und Barrierenwärter und beren Stellvertreter setzen sich aus folgenden Hauptposten zusammen:

		3uf	a m m e	n	Fr.	315,761.	10
Streckenkontrolle ber Bahnmeistergehülfen und Vorarbeiter	•			•		4,820.	40
Bezahlte Ruhetage der in der Lohnliste verrechneten Ablöser					"	9,290.	95
" " Krankheitstage ber ständigen Bahnarbeiter	<i>;</i> .		•	•	" .	5,652.	15
Stellvertretung für Ruhetage ber ftändigen Bahnarbeiter .					"	27,501.	65
Ertra-Barrierendienst	•				"	8,016.	70
Extramachen			•	•	"	35,942.	90
" Rrankheitstage bes obigen Personals				•	. 11	13,007.	55
Stellvertretung für Ruhetage bes obigen Berfonals.	•	٠		•	"	42,711.	10
" " Nachtwärter	•		•		"	45,481.	10
Gehalte der Tagwärter und Barrierenwärterinnen		•	•		Fr.	123,336.	60

Der Rest der hieher gehörigen Ausgaben mit Fr. 47,448. 02 betrifft die Dienstkleidung, die Tunnelszulagen, die Naturalbezüge, die außerordentlichen Besoldungszulagen am Jahresschluß und den Anteil der Gotthardbahn an den Kosten der Bahnaufsicht auf der Strecke Luzern-Rothkreuz. Aus obiger Spezisikation geht hervor, daß die Ausgaben für die Ruhes und Krankheitstage Fr. 98,163. 40 oder 31 % der reinen Personalausgaben für die Bahnbewachung ausmachen.

Für Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen wurden im Berichtsjahre Fr. 202,736. 62 weniger ausgegeben als im Jahre 1891; im einzelnen stehen sich bie Ausgaben beiber Jahre wie folgt gegenüber:

		1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
1.	. Unterhalt bes Bahnkörpers und der Neben-	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Ets.
	anlagen, inkl. Bahnbettung.	256,525.95	277,209.07	<b>—</b> 20,683.12
2.	Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues und			
	der mechanischen Einrichtungen, inkl. Ersatz			
	des schadhaften Materiales	569,563.38	765,075. 79	<b>—</b> 195,512.41
3.	Unterhalt der Hochbauten der Stationen und			
	der Strecke	113,969.95	102,406.87	+ 11,563.08
4.	Unterhalt ber Telegraphenleitungen, Signale			
	und Einfriedigungen	73,360.95	74,288.77	927.82
5.	Räumung der Bahn von Schnee und Eis .	29,277.95	26,454.30	+ 2,823.65
	3ufammen	1,042,698.18	1,245,434. 80	<b>—</b> 202,736. 62

ad 1. Die Minderausgaben für den Unterhalt bes Bahnkörpers und ber Nebenanlagen (Unterbau im allgemeinen) betreffen folgende Posten:

Für Reinigung, Ergänzung und Erneuerung der Bahnbettung wurden im Berichtsjahre Fr. 96,882. 15 verausgabt, gegen Fr. 104,491. 55 des Vorjahres, Differenz = Fr. 7609. 40.

Sobann stehen ben im Geschäftsbericht pro 1891, Seite 29 aufgeführten außergewöhnlichen Ausgaben (Molinabach, Moorentunnel und Brückenuntersuchungen mit zusammen Fr. 31,302. 43) im Berichtsjahre nur kleinere gegenüber, als für Anlage neuer Holzreistwege oberhalb Piotta und Pflasterung des Holzreistweges bei Casa nuova (Fr. 3162. 33), für Entwässerung des Bahneinschnittes km 182 580/910 (Fr. 1942. —), für Berstärkung der Gisenkonstruktion des Travi Viadustis (Fr. 3311. 65), für Räumung des Geschiebes im Siechenbache bei Seewen (Fr. 3125. —).

Anderseits betrugen die Ausgaben für Felsabräumen Fr. 45,258. 30 ober Fr. 18,173. 78 mehr als im Borjahre (Fr. 27,084. 52). Es wurden namentlich die Felshänge zwischen Amsteg und Gurtnellen, wo im Frühjahr Steinfälle vorgekommen sind, dann die Lehne des Monte San Salvatore zwischen Lugano und Melide einer gründelichen Abräumung unterzogen. Am letztern Orte dauern die sustenatischen Käumungsarbeiten auch im laufenden Jahre noch an; die Projektierung und Aussührung von Schuthauten zum Aussangen der unmöglich ganz zu verhindernden Ablösungen soll folgen.

Im zwanzigsten Geschäftsberichte thaten wir an dieser Stelle der Maßnahmen Erwähnung, die nach dem Einsturz der Mönchensteiner Brücke mit Bezug auf die eisernen Brückenkonstruktionen der schweiz. Eisenbahnen als nötig erachtet wurden, und fügten bei, was auf dem Netze der Gotthardbahn hievon zur Ausführung gekommen ist.

über den weitern Verlauf dieser Angelegenheit haben wir zu berichten, daß vom Bundesrat unter dem 19. August v. J. eine "Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken» und Dachkonstruktionen auf ben schweizerischen Eisenbahnen" erlassen wurde, welche aus vielsachen Beratungen zwischen Professoren des eibg. Polytechnikums, praktischen Konstrukteuren und Ingenieuren der Bahnverwaltungen hervorgegangen ist.

Auf Grund dieser Verordnung ließen wir die Dimensionierung der eisernen Brücken aus den Jahren 1873/74 vorerst für die wichtigeren und mit schweren Zügen befahrenen Strecken Biasca-Cadenazzo und Lugano-Chiasso einer Nachrechnung unterziehen, deren Resultate nunmehr vollständig vorliegen. Hand in Hand mit der rechnerischen Prüfung gieng die Projektierung der Verstärkungen, welche, wenn auch nicht in großem Umsang, doch sast an jedem Objekt durchzusühren sind.

Wie aus unferen Mitteilungen auf Seite 7 hervorgeht, haben wir damit an der Moösabrücke und an ber Seebrücke bei Welide im Berichtsjahre bereits begonnen; für eine Neihe weiterer Verstärkungen ist das Material bestellt, für andere liegen die Entwürfe noch beim Gisenbahndepartemente zur Prüfung und Genehmigung.

In unserm vorangegangenen Geschäftsbericht haben wir der 16 Postulate des Eisenbahndepartements zur Erhöhung ber Sicherheit bes Gifenbahnbetriebes und ber bezüglichen Eingabe ber Gifenbahnverwaltungen ermähnt. Um 7. Mai 1892 fand eine zweite Verhandlung mit dem Gisenbahndepartement in dieser Angelegenheit statt; barauf erfolgte ber Bundesratsbeichluß vom 24. Mai 1892, wodurch die Sache zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht murbe. Die Ergebnisse beschlagen nicht nur ben Bahnbienst, sondern auch den Maschinendienst und den Betrichsbienft. Den ersteren berührten namentlich bas Boftulat 1, insoweit bie allgemeine Ginführung ber Blodsignale verlangt wurde, Postulat 3 (Einfahrtssignale), Postulat 9 (Prüfung des Personals) teilweise, Postulat 10 (Arbeitszeit der Centralweichensteller), Poftulat 11 (Berwendung von Frauen für die Bewachung der Straffenübergänge) und Postulat 15 (Räumlichkeiten ber Stationsrestaurationen). Alle in diesen Postulaten gestellten Anforderungen baulicher Natur, welche von ben Bahnen in ihrer Eingabe abgelehnt worben find, wurden vom Gisenbahndepartement fallen gelassen. Ferner wurde die Zulässigkeit der Frauenarbeit, welche namentlich für die Bebienung ber Barrieren von ben Bahnverwaltungen in Anspruch genommen wird, grundsätlich nicht mehr beanftandet. Diese Thatsache ift finanziell von erheblicher Bedeutung. Dagegen hat ber Bundegrat eine Beftimmung aufgestellt, woburch bie Dauer ber täglichen Beauspruchung ber Frauen im Barrierendienst normiert wirb. Um bie Leiftungsfähigkeit bes Personals fortwährend auf ber Höhe ber zu stellenden Anforderungen zu halten, hat ber Bundegrat periodifche Prüfungen besselben vorgeschrieben. Bei ber Gotthardbahn maren Dieselben bereits eingeführt; es bleibt bemnach bloß noch zu untersuchen, ob die bezüglichen Borschriften zu erganzen seien. Da die Angelegenheit von den Verbandsbahnen der Prüfung der Techniferkommission überwiesen wurde, so werden wir junachft bas Ergebnis berfelben abwarten. Auf bie weitern Beschluffe bes Bundegrates, welche bie übrigen Dienst= zweige betreffen, werben wir an bezüglicher Stelle zurückkommen.

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

zujo	ammen:	1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
	a. Kosten des Oberbaumaterials für den ge	Fr. Cts.	Fr. Ets.	Fr. Ets.
	wöhnlichen Geleiseunterhalt	. 132,684.85	255,164.50	<b>—</b> 122,479.65
	b. Löhne für Regulieren ber Geleife und Aus	; \ .		
	wechseln von Oberbaumaterial	. 204,561.41	255,138.39	<b>—</b> 50,576.98
	c. Unterhalt ber mechanischen Einrichtungen	. 38,288.99	74,233.67	<b>—</b> 35,944. 68
1	d. Totalerneuerung des Oberbaues	. 467,581.71	379,540. 92	+ 88,040.79
Hie	evon ab: Zusammer	843,116.96	964,077.48	— 120,960.52
	Wert bes gewonnenen Altmaterials	273,553.58	191,360. —	+ 82,193.58
	Bleiben: Nettoausgaber	1 569,563.38	772,717. 48	<b>—</b> 203,154, 10

An die Ausgaben ad a, c und d hat der Oberbau-Erneuerungssonds die Materialkosten im Betrage von Fr. 576,734. — zu ersetzen (1891 = Fr. 621,676. 32), so daß der Betriebskonto effektiv nur mit Fr. 266,382. 96 belastet wird.

ad a. Im Berichtsjahre gelangten zur Auswechslung (ohne die sub d aufgeführten Totalerneuerungen) 13,566 Querschwellen (1891=17,406 Stück), und zwar 6916 aus Weichholz, 6043 aus Eichenholz und 607 aus Eisen.

Ersett wurden dieselben durch 12,835 Schwellen aus Eichenholz, 624 Schwellen aus Eisen und 123 Schwellen aus Weichholz.

Die mehr eingelegten 16 Stück Schwellen betreffen die Vermehrung der Schwellenzahl per Schienenstoß. Wegen Schabhaftigkeit wurden ausgewechselt:

689 m Stahlschienen, welche durch neue Stahlschienen ersetzt wurden,

1619 " Gifenschienen und

Ende 1892 bereinigte Tabelle Aufschluß:

859 " Stahlschienen, welche aber burch altere Schienen gleicher Sorten ersetzt wurden.

Ueber Schienenquerbrüche wurden 44 und über sonstige Schäben an Schienen 60, zusammen 104 Rapporte eingeliefert; da die zehnjährige Garantiefrist für die dis Ende 1881 verlegten Schienen abgelausen und mit der Aktiengesellschaft Union in Dortmund auch bezüglich der im Jahre 1883 gelieferten Schienen ein Abkommen über Ablösung der Garantie getroffen worden, waren von diesen 104 Schienen nur mehr 38 Stück ersatzpflichtig.

Behufs Verstärkung bes Oberbaues gelangten zur Verwendung:

27,289 Stück Schienennägel mit 4-kantigem Schaft und

8,170 " verstärkte Unterlagsplatten. Über ben Stand unseres Oberbaues in Bezug auf die verschiedenen Konstruktionen gibt nachstehende auf

	189	2	189	1	1888	3
Gesamtlänge bes burchgehenben Geleises:	Geleiselänge in Metern	º/o	Geleifelänge in Metern	º/o	Geleiselänge in Metern	0/0
Rothfreuz=Immensee=Chiasso, Giubiasco-Grenze bei						
Pino und Cabenazzo-Locarno	319,364	109	292,600	100	259,571	100
Hievon:		185				. 7
Geleisestrecken mit Eisenschienen	21,842	7,4	25,276	8,6	34,638	13,
" " Stahlschienen Type I	11,525	4,0	12,750	4,4	18,736	7,
$_{\prime\prime}$	223,375	76,3	229,713	78,5	206,197	79,
" " " " III	16,957	5,7	16,442	5,6	<u> </u>	
" " IV	45,665	15,6	8,419	2,9	_	_
anberseits				<u> </u>		
Geleisestrecken mit Tannenschwellen	10,564	3,6	10,638	3,8	88,975	34,
" " Gichenschwellen	141,489	48,3	157,818	53,9	170,596	65,
" " eisernen Schwellen	167,311	57,1	124,144	42,3	_	_

Im Berichtsjahr wurde das zweite Geleise auf den Strecken Lavorgo-Biasca und Gurtnellen-Wasen dem Betrieb übergeben, daher die Vermehrung der Gesamtlänge um nahezu 27 km.

ad b. Die Minderausgaben für Geleiseregulieren und Auswechseln des Oberbaues (Fr. 50,576. 98) rühren größtenteils von der bei den Personalausgaben erwähnten Anderung in der Verrechnung der Löhne des Versonals für Auhe- und Krankheitstage her.

ad c. Der Unterhalt ber mechanischen Einrichtungen kostete im Berichtsjahre Fr. 35,944. 68 weniger als im Jahre 1891; es wurden nur 16 gegen 33 Weichen ausgewechselt, wovon 5 Stück mit älterem Material ber Type 1874.

ad d. Die Strecken, auf benen ber Oberbau im Berichtsjahr ganglich erneuert murbe, find folgende:

im Delbergtunnel: 1968 m mit Oberbauspstem IV a auf eisernen Querschwellen;

im Stutzecktunnel: 408 m mit Oberbauspftem IV a auf eisernen Querschwellen;

im Gotthardtunnel: 8268 m, wovon

7854 m mit Oberbausystem IV a auf Gisenschwellen und

414 " " IV a " Holzschwellen;

in den durchgehenden Hauptgeleisen der Stationen Osogna, Claro und Castione:  $1535~\mathrm{m}$  mit Oberbaufystem H  $^{1}$  auf Eisenschwellen;

auf der Strecke Lugano-Melide: 2450 m mit Oberbauspftem II 1 auf Eisenschwellen;

zusammen 12,857 m mit einem Kostenauswand von Fr. 467,581. 71 gegen 10,204 m und Fr. 367,247. 90 im Jahre 1891.

Für einen Meter erneuertes Geleise wurden also burchschnittlich Fr. 36. 40 ausgegeben.

Im Gotthardtunnel sind bis Ende 1892 24,280 m oder 80 % ber gesamten Geleiselänge einmal erneuert worden.

- ad 3. Die Ausgaben für den Unterhalt ber Hochbauten betragen im Berichtsjahr Fr. 11,563.08 mehr als im Vorjahre, weil wieder einige Umbauten von größerm Belange vorgekommen sind. Es sind dies folgende:
  - 1. Versetzung des Wärterhauses Nr. 95 vom Pratotunnel-Ausgang (km 104.840) in die Nähe der Tessinbrücke bei Polmengo (km 104.592) Fr. 4796. 50.

Dieses Wärterhaus war, wie andere auch noch, an der früheren Stelle zu sehr dem aus dem Tunnel strömenden Rauche ausgesetzt und daher ungeeignet für seinen Zweck.

- 2. Umban der Wärterhäuser Nr. 18 und 19 bei Brunnen und Nr. 41 und 43 zwischen Amsteg und Gurtnellen wegen Feuchtigkeit Fr. 9449. 95.
- 3. Verlängerung der freistehenden Laderampen in Biasca und Castione auf Verlangen des schweiz. Militärsbepartementes Fr. 4172. 50. Diese Kosten werden von der eidg. Militärverwaltung wieder ersetzt.
- 4. Abbruch von je einem Giebelfirste der Lagerhäuser I und II in Brunnen, um Raum für die Zusahrtssgeleise zwischen den beiden Magazinreihen zu gewinnen, und Wiederaufrichten derselben an anderer Stelle Fr. 7525. 70 (noch nicht vollendet).
- 5. Umbau der Lokomotivremise in Bellinzona unter gleichzeitiger Vergrößerung derselben um 4 Stände. Die Kosten des auf Betriebskonto verrechneten Umbaues beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 8905. 23; die Vollendung fällt in das Jahr 1893.
- 6. Am 20. Februar brannte der Eilgutschuppen auf dem Bahnhof Chiasso aus unbekannter Ursache ab, wobei auch das Dach des eben im Baue begriffenen Gebäudes für den Zolldienst von den Flammen zerstört wurde. Die Wiederherstellung des letzteren und die provisorischen Einrichtungen an Stelle des ersteren kosteten Fr. 14,822. 47.
- 7. Erstellung von 2 Geschirrmagazinen für die Arbeiten auf der X. Bahnmeisterstrecke bei Wärterhaus 161 und bei km 174.215 Fr. 1982. 35.

ad 4. Die Ausgaben für Unterhalt ber Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen simb ziemlich gleich geblieben wie im Borjahre (1892 Fr. 73,360. 95, 1891 Fr. 74,288. 77). Bon benselben fallen auf:

	1892	1891	Differenzen gegenüber 1891
	Fr. Ets.	Fr. Cts.	Fr. Ets.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	23,484.89	31,427.78	<b>7,942</b> . 89
Unterhalt ber Signale auf ben Stationen und auf ber freien Bahn	6,388.66	14,302.64	<b>7,913.98</b>
Unterhalt der Einfriedigungen, Barrieren und Bahn-	43,487.40	28,558. 35	+ 14,929.05
Zusammen	73,360.95	74,288.77	- 927. 84

Bon größern Arbeiten verdienen erwähnt zu werden: Die Rekonstruktion der Telegraphenleitung Giornico-Biasca (Fr. 6450. 06); die Auswechslung der Telegraphenstangen von der Station Rivera-Bironico dis Lugano (Fr. 7291. 05) und der Ersatz von lückenhaftem Lebhag auf längern Strecken durch Steinplatten (Fr. 10,705. 90).

Vom Wärterhaus No. 50 bei km 58,6 bis zum Ausgang bes Narbergtunnels und von km 123,980 bis Station Bodio wurden unterirdische Telegraphen= und Signalleitungen und zwischen den Stationen Giornico und Biasca, Rivera=Bironico und Melide Telephonleitungen mit Sprechstationen in allen Wärterhäusern erstellt. Die baherigen Kosten sind dem Baukonto verrechnet worden.

Der Stand der Telegraphen= und Signalleitungen am Ende des Berichtsjahres ist aus folgender Tabelle zu entnehmen:

Telegraphen= und Signal=	Eigentum be	ngen, er Gotthards ihu	an dem G	drähte estänge des ates	Zusa	mmen
leitungen		•	in Kil	ometern		1
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linic	Drähte
Luftleitungen	55. <sub>050</sub> 52. <sub>229</sub>	209. <sub>000</sub> 278. <sub>437</sub>	183.360	725. <sub>240</sub>	238. <sub>410</sub> 52. <sub>229</sub>	934. <sub>240</sub> 278. <sub>437</sub>
Zusammen Dagegen Stand Ende 1891	107. <sub>279</sub> 106. <sub>4</sub>	487.437	183. <sub>360</sub>	725. <sub>240</sub> 728. <sub>2</sub>	290. <sub>639</sub> 303. <sub>7</sub>	1212. <sub>677</sub>

Die Verminderung der Länge der Linie gegenüber dem Vorjahre rührt davon her, daß die seiner Zeit wegen der Bauarbeiten für das zweite Geleise auf der Nord- und Südrampe an die Landstraße verlegten Leitungen wieder an die Bahn zurückversetzt wurden, wobei sich eine Verkürzung der Linie ergab.

ad 5. Auch die Kosten für Räumung der Bahn von Schnee und Eis sind im Berichtsjahre nicht bedeutend höher ausgefallen als im Vorjahre (Fr. 29,277. 95 gegen 26,454. 30 = Fr. 2823. 65 mehr im Jahre 1892). Zum Zwecke des Vergleiches stellen wir diese Ausgaben mit denjenigen der abgelaufenen Betriebsjahre zusammen:

Vom 1. Januar bis	Nördlich vom ( auf 65 km		auf 60 km	Gotthardtunnel offene Bahn inbiasco	Monte Cenerilinie und übrige Strecken auf 81 km offene Bahn		
31. Dezember	Betrag	pr. km	Betrag	pr. km	Betrag	pr. km	
1	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1892	15,567.50	239.50	11,590.05	193. 20	2,120.40	26. 20	
1891	17,102.98	263.10	8,990. 32	149.84	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	

Auch dieses Jahr fällt der Hauptteil der Ausgaben für Schneeräumen wieder auf die Nordseite und davon 36 % ober Fr. 5647. 30 allein auf den Bahnhof Göschenen. Bon den Ausgaben auf der Südseite fallen Fr. 4458. 60 auf die Station Airolo.

Die stärksten Schneefälle fanden in der ersten Hälfte des Monats Februar statt. In der Nacht vom 6./7. Februar erreichte die Höhe des gefallenen Schnees auf der Strecke Wasen=Göschenen beinahe 1,0 m und in Airolo 0,85 m.

Die durchschnittlichen Kosten pro km offene Bahn samt Stationen betragen Fr. 142. 45 gegen Fr. 128. 42 im Jahre 1891.

Die sonstigen Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt betragen im Berichtsjahre Fr. 63,745. 48 gegen Fr. 63,989. 73 im Jahre 1891, sind also beinahe gleich geblieben.

Die Kosten für Ergänzung und Unterhalt bes Inventars haben auch bieses Jahr wieder zugenommen (Fr. 4455. 88 mehr als 1891), ohne daß eine erhebliche Vermehrung desselben stattgesunden hätte. Die Zunahme ber Ausgaben ist lediglich auf Ersat und Reparatur abgenützter Gegenstände zurückzuführen.

Die übrigen hieher rubrizierten Ausgaben sind dagegen sämtlich geringer als im Vorjahr: Die Kosten der Beleuchtung der Bahn um Fr. 2599. 53, diejenigen für Kulturschäden um Fr. 1613. 20 und diejenigen für Beleuchtung und Beheizung der Dienstlokale um Fr. 782. 41.

Wie alljährlich lassen wir noch eine Zusammenstellung ber Schichten von Lohnarbeitern folgen, welche außer bem ständigen Personal beim Bahnaufsichts= und Unterhaltungsbienst bethätigt wurden.

	ııı	id Ste	extrabew Avertretu jetagen i	ing	Ruhete	etiliche age der aglohn	vertre	eU= tungen Ur	· · · ·		Unter	haltu	ngsa	rbei	ten f	ür			Tot	al
	Stat		Stre die	cten= nst		enden löfer		theits= ige	Unte	rbau	Ober	:bau	ఫ్రం	hbau	Teleg Sigi	raph, nale	von (	mung Schnee Gis	100	
1	2	3	4	5*	6	7	8	. 9	10	× 11	. 12	13*	14	15	16	17	18	19	20	21
	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891
Januar	443	262	1450	1232	232		514		1134	1187	1850	3737	195	98	197	129	3216	2452	9231	908
Februar	412	322	1207	1600	269		368		1254	1174	2477	3890	192	131	147	213	2030	942	8356	827
März	439	375	2666	2293	264	enthalten.	351	enthalten.	2965	2039	3033	3904	133	232	400	341	577	1619	10828	108
April	413	324	3023	1560	270		258		3827	4003	4384	6165	134	149	463	678	84	36	12856	129
Mai	506	376	2387	1990	305	. Ziffern 5 und 13	321	Ziffern 5 und 13	4013	2907	5643	5893	347	268	435	318	_	1	13957	117
Juni	492	327	1802	1613	227	gen Zi en 5 1	274	gen Zi en 5 1	3217	3008	5731	6602	248	331	277	219	. —		12268	121
Juli	493	379	1532	1622	258	gehörigen Kolonnen 5	288	gehörigen Kolonnen &	4399	4302	6994	6179	252	329	210	312		_	14426	131
August	497	365	1684	1872	270	ieher der	238	Die hieher denjenigen der s	4540	4157	5703	5585	433	254	299	192	3	.—	13667	124
September	947	355	1890	1685	280	Die h denjenigen	191	Die jeniger	3608	3294	4992	6442	605	308	445	175	-	-	12958	122
Oftober	1390	427	2580	1644	322	in den	282	in den	3064	3002	4850	6337	428	214	643	431	4	_	13563	120
November	1209	420	2239	1621	340	find	261	find	3798	2268	5456	5160	333	377	583	363	13	46	14232	102
Dezember	1127	392	1963	1694	350		235		2854	2475	2774	4651	434	234	532	251	946	1300	11215	109
Total	8368	4324	24423	20426	3387		3581		38673	33816	53887	64545	3734	2925	4631	3622	6873	3235	147557	1360

<sup>\*)</sup> Unmerkung ad Kolonne 5 und 13: In den Ziffern dieser Kolonnen find auch die gesetzlichen Ruhetage von Taglohnarbeitern sowie die von solchen geleisteten Stellvertretungen für gesetzliche Ruhetage inbegriffen.

Wir haben bieses Mal in getremiter Kolonne die gesetzlichen Ruhetage hervorgehoben, für welche das im Taglohn verwendete Ablöserpersonal bezahlt werden mußte; die daherige Ausgabe betrug nach der Spezifikation auf Seite 25 Fr. 9,290. 95.

#### ad III. Stations-, Expeditions= und Zugsbienst.

Die Gesamtausgaben bieser Dienstabteilung erreichen im Berichtsjahr ben Betrag von Fr. 1,633,948. 14 gegenüber Fr. 1,566,943. 43 im Vorjahre.

Die Ausgaben sind gestiegen:

bei ben Personalausgaben um Fr. 66,709. 98
""sonstigen Ausgaben "
"294. 73

Die Erhöhung ber Personalausgaben ist eine Folge von Personalvermehrung, Besoldungserhöhungen, Zuzug von Hülfspersonal während bes starken Herbstverkehres und bes großen Getreibeverkehres in ben Lagershäusern in Brunnen.

Die Vermehrung ber fonftigen Ausgaben fällt auf die Abteilung für Drucksachen, Bureaumaterialien und Kahrplane.

Der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Sisenbahnbetrieb, durch welchen die in den 16 Postulaten des Gisenbahndepartements angeregten Fragen ihre Lösung gefunden haben, beschlägt die hier besprochene Dienstabteilung in folgenden Punkten:

Derselbe erklärt die Fahrt der Züge in Raumdistanz und die Anwendung des Rückmelbeversahrens für sämtliche Bahnen obligatorisch. Beides war bei der Gotthardbahn bereits eingeführt. Ueber die Vorschriften periodischer Prüfungen, welche alle Abteilungen des Betriebes berühren, haben wir uns bereits ausgesprochen. Sodann wurden die Bahnen bei der Erklärung behaftet, daß die Zugführer bei den Schnell- und den start frequentierten Personenzügen weder zum Gepäck- noch zum Billetdienst herangezogen werden sollen.

Dagegen wurde auf die weiter gehenden Forderungen bezüglich der Begleitung der Züge verzichtet.

# ad IV. Fahrdienft (Lokomotiv= und Wagendienft).

Die Gesamtausgaben für ben Fahrbienst, die im Jahre 1891 Fr. 2,547,747. 73 betrugen, erreichen im Berichtsjahre ben Betrag von Fr. 2,696,834. 67.

Davon fallen:

						1892			1891	
auf	Personalausgaben				Fr.	677,987.	15	Fr.	621,204.	<b>2</b> 3
"	Materialverbrauch ber Lokomotiven und Wagen	ι.	•		"	1,365,671.	75	"	1,333,688.	81
"	Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials			٠		632,898.	90	"	575,553.	68
"	sonstige Ausgaben	•	* .		"	20,276.	<b>37</b>	"	17,301.	01
			Sun	ıma	Fr.	2,696,834.	67	Fr.	2,547,747.	73

Die Zunahme der Ausgaben rührt namentlich von der Vermehrung der Kosten des Lokomotivpersonals und den Ausgaben für den Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials her.

Der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb, womit die Verhandlungen betreffend die bekannten 16 Postulate des Sisenbahnbepartements zu ihrem Abschlusse kamen, verordnet in Art. III, daß sämtliche Personen- und Schnellzüge mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen geführt werden sollen. Zur Durchsührung dieser Maßregel ist ein Termin bis zum 1. Juni 1894 gewährt. Die Anschaffung der nötigen Bremsgarnituren wurde von uns indessen schon vor Erlaß dieses Beschlusses vorgesehen.

Im übrigen ift zu bemerken, daß aus den im genannten Bundesratsbeschlusse enthaltenen strengen Bestimmungen bes Ausschlusses von nicht mit durchgehenden Bremsen versehenen Wagen bei den sogenannten gemischten Zügen, welche notwendigerweise stells eine Anzahl Güterwagen mitführen, eine Betriebserschwerung hervorgehen wird. Eine bezügliche Vorstellung seitens der Bahnen ist an kompetenter Stelle bereits anhängig gemacht. Anderseits haben wir, um der neuen Sachlage Rechnung zu tragen, nicht unterlassen, eine größere Anzahl Güterwagen mit der durchgehenden Bremse oder mit der Bremsleitung zu versehen, damit dieselben in den Personenzügen, namentlich zu Vieh- und Silguttransporten, Verwendung sinden können.

In Bezug auf die Vermehrung der Lokomotiven und Wagen haben wir von uns aus das Nötige stets angeordnet, so daß auch keine besondern Anforderungen an uns gestellt worden sind.

Hinsichtlich ber periodischen Prüfungen gilt auch hier das bereits beim Bahn-, sowie beim Stations-Expeditions- und Zugsdienst Gesagte.

Der Stand ber Lokomotiven (Tabelle 14) hat im Berichtsjahre keine Beranderung erlitten.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Briquettes (hauptsächlich aus der Ruhr) zur Verwendung. Wegen der günstigen Preislage der Briquettes wurde die Verwendung dieses Vrennmaterials auf die Lokomotiven aller Personenzüge ausgedehnt, so daß sie etwa 30 % des Gesamt-verbrauches betragen hat.

#### Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

```
1883: 26,545,556 kg im Rostenbetrage von Fr.
                                           870,455.95
1884: 25,756,670 , ,
                                           689,032.42
1885: 26,087,430
                                           652,920.92
1886: 26,469,325 " "
                                           661,168.40
1887: 32,506,350 ,, ,,
                                           822,479.43
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
1892: 44,418,980 "
                                         1,301,109.18
```

### Pro Lokomotivfilometer wurden verbraucht:

```
1883: 11,58 kg im Rostenbetrage von 37,97 Ets.
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
1892: 13,72 "
                                     40,20
```

# An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

```
82,175,5 kg im Roftenbetrage 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
1890: 111,305,2
                                          45,106.77
1891: 127,024,8
                                          48,287.84
1892: 151,881,6
                                          61,414. —
```

#### oder pro Lokomotivkilometer:

1883:.	0,036	kg	im	Rostenbetrage	von	3,13	Cts.
1884:	0,025	"	"	"	"	2,11	, , ,
1885:	0,024	"	,,	"	"	1,87	"
1886:	0,024	"	"	"	"	1,57	"
1887:	0,026	"	"	"	"	1,44	. "
1888:	0,033	"	"	"	"	1,62	"
1889:	0,035	"	"	,,,	,,	1,48	"
1890:	0,037	"	,,	"	"	1,51	"
1891:	0,041	"	"		"	1,57	"
1892:	0,047	"	"	<i>"</i>	"	1,90	"

Die Reparatur= und Unterhaltungsfosten ber Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 448,875. 53 gegen Fr. 410,105. 24 im Borjahre, pro Lokomotivkilometer 13,869 Cts. gegen 13,318 Cts.

Der Stand ber Bagen (Tabelle 20) hat im Berichtsjahre folgende Underungen erlitten :

Zuwachs: 6 Stück Personenwagen I. Klasse, Serie A, die für den direkten Verkehr Paris-Mailand-Paris dienen; ferner: 50 Stück gedeckte Güterwagen (46 Stück Serie  $K^{R\,1}$  und 4 Stück  $G^{R\,1}$ ). Abgang: 1 Gepäck-wagen, Serie F; 2 gedeckte Güterwagen, Serie K; 1 offener Güterwagen, Serie  $L^1$ . Die abgegangenen Wagen sind zum Teil auf der Gotthardbahn, zum Teil auf fremden Bahnen zertrümmert worden.

Die Güterwagen mit Weftinghousebremse haben im Berichtsjahre zufolge Bereinbarung zwischen ben schweiz. Bahnen die Seriebezeichnung "G" erhalten.

Der Berbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 19,511,5 im Kostenbetrage von Fr. 4131. 55 gegen kg 16,656,5 im Kostenbetrage von Fr. 3548. 54, ober pro Wagenachsenkilometer 0,279 gr à 0,006 Cts. gegen 0,251 gr à 0,005 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 203,724. 05 gegen Fr. 188,623. 94 im Vorjahre.

### ad V. Berichiebene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht= und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehr= ausgabe von Fr. 13,863. 25. Während auf Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 17,589, 44 mehr fallen, betragen die Ausgaben für Pachtung von Bahnhösen und Bahnstrecken Fr. 3149, 11 Cts, und von Büreau= und Wagazinslokalitäten Fr. 577. 08 weniger als voriges Jahr.

Un fallentschätigungen. Die im lettjährigen Geschäftsbericht erwähnten Haftpflichtprozesse aus bem Jahre 1890 sind durch gerichtliche Urteile erledigt worden.

Von den im Jahre 1891 angehobenen Entschädigungsprozessen ist der eine zur Stunde noch anhängig, weil der Geschädigte die gerichtliche Verfolgung seiner Ansprüche verzögerte; ein zweiter Fall ist durch gänzliche Abweisung der Klage zu unseren Gunsten entschieden worden. Die Haftpslichtansprüche aus den 6 bedeutenderen Unfällen, durch welche im Verichtsjahre Bahnbedienstete betroffen worden sind, konnten mit einer einzigen Ausenahme gütlich erledigt werden.

Auf unserem Netze wurden im abgelausenen Jahre Reisende von Unfällen nicht betroffen; dagegen sind wir gemäß dem Übereinkommen vom 5. September 1885 betreffend die gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle zur Bezahlung unseres Anteils im Betrage von 2961 Fr. 91 Cts. an die Entschädigung eines Reisenden verpstichtet worden, welcher am 25. Juni 1891 beim Zusammenstoß zweier Züge im Bötzbergstunnel auf dem Gebiete der schweiz. Nordostbahn verletzt worden ist. Ein weiterer Anspruch ist noch bei den Gerichten anhängig.

Die Abwicklung der Entschädigungsforderungen aus den Eisenbahnunfällen bei Mönchenftein und Zollikofen ist noch nicht so weit vorgeschritten, daß es möglich wäre, die finanziellen Folgen für unsere Gesellschaft zu überblicken.

Bis Ende 1892 find erledigt worden:

- 1. Die Entschädigungen in 119 Berletzungsfällen und 14 Tötungsfällen der Katastrophe in Zollikofen . . . . . . . . . . . . . . . . Fr. 305,428.04

Der Anteil der Gotthardbahn ist nach Maßgabe des Übereinkommens definitiv auf 14,266 % festgestellt und beträgt nach Abzug der Voranteile der vertretungspflichtigen Jura-Simplon-Bahn:

			5 is	•	T	otal	Fr.	84,492.61
für Mönchenstein	•	•					. "	40,920.09
für Zollikofen .							Fr.	43,572.52

In ihrem Berichte an die Generalversammlung der Attionäre der Gotthardbahn vom 25. Juni 1892 hat die Kontrollstelle die Ansicht ausgesprochen, es dürfte die aus den Unsällen von Mönchenstein und Zollikosen die Gesellschaft treffende Quote dem Reservesonds belastet werden; von keiner Seite ist dagegen Widerspruch erhoben worden. Da die zu leistende Gesamtentschädigung zweiselsohne einen Betrag erreichen wird, welcher namentlich auf den Betriedsergednissen des Jahres 1893 schwer lasten würde, können wir uns dieser Ansicht wohl anschließen. Der Reservesonds ist nach dem Wortlaut der Gesellschaftsstatuten dazu bestimmt: "bei außerzordentlichen Unsällen, deren sinanzielle Folgen auf den Betriedsergednissen einzelner Jahre allzu schwer lasten würden, mit in Anspruch genommen zu werden."

Nachdem wir dem Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahn= unfälle, welches die größeren schweiz. Gisenbahnverwaltungen unterm 5. September 1885 abgeschlossen haben, beigetreten sind, werden die Entschädigungen an Reisende bei außerordentlichen Unfällen auf unserem Netze durch die Gemeinschaft getragen, wobei unsere eigene Beitragsquote einschließlich der von der betroffenen Perwaltung zu übernehmenben Boranteile 20 % bes Gesantbetrages nur unerheblich übersteigen würde. Unter biesen Umständen erscheint es wohl selbstverständlich, daß der Reservesonds nicht blos für Unfälle auf dem eigenen Netze, sondern auch für außerordentliche Unfälle, welche die Versicherungsgemeinschaft betreffen, in Anspruch genommen werden darf. Seine Zweckbestimmung bleibt dabei unverändert und die Belastung durch das Übereinkommen wird vorkommenden Falles durch die Entlastung bei gleichartigen Unfällen auf dem eigenen Netze ausgeglichen.

Wir nehmen daher keinen Anstand, der Anregung der Kontrollstelle Folge zu geben und die Entschädigungen für Monchenstein und Zollikofen dem Reservesonds zu belasten.

Entschäbigungsforberungen für Berluft, Beichabigung und Berspätung von Güter= fenbungen murben im Berichtsjahre eingereicht 1033.

Entschädigungen wurden geleistet:	
Für Beschäbigungen in 251 Fällen	Fr. 28,038. 76
" Manto	" 3,727. 56
" Berspätung und irrige Instradierung	,, 2,267. 74
" unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c " 18 "	" 296. 51
" Berschiedenes	,, 1,364. 14
Jusammen in 506 Fällen F	Fr. 35,694. 71
Rückvergütungen von Versicherungsgesellschaften Fr. 13,865. 23	
" " Bahngefellschaften	
Beteiligung fehlbarer Angestellten	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen 2c " 231. 71 g	Fr. 18,657. 82
Es verbleiben somit zu unsern Laften	Fr. 17,036. 89

In der für Beschädigungen bezahlten Summe von Fr. 28,038. 76 ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 13,865. 23, den wir für einen am 20. Dezember 1891 auf der Station Schwyz in Brand geratenen Wagen Baumwolle haben bezahlen müssen. Bon den Versicherungsgesellschaften, bei denen die Transportgegenstände gegen Feuerschaden versichert sind, ist uns diese Summe zurückerstattet worden.

Einen erheblichen Güterschaben verursachte auch die Entgleisung des fakultativen Güterzuges Nr. 708 am Abend des 24. September auf der Station Sisikon, dei welcher 2 mit eingestampsten Trauben beladene Wagen ganz und ein mit Wein beladener Wagen teilweise zerstört worden sind. An Entschädigungen für diese 3 Sendungen sind Fr. 5819. 92 bezahlt worden, welche in der obengenannten Summe von Fr. 28,038. 76 enthalten sind.

Ein bebeutender Brandfall, dem eine größere Anzahl von Transportgegenständen zum Opfer siel, sand auf dem Bahnhof Chiasso statt, wo am 20. Februar um  $5^{1/2}$  Uhr morgens der Lokals und Eilgutschuppen mit den daran gebauten Büreauräumlichkeiten der Güterexpedition ein Raub der Flammen wurde. Die Ursache des Brandes konnte nicht ermittelt werden. Der Schaden, den das Feuer anrichtete und der anfänglich bedeutend überschätzt wurde, bestand einerseits in Schaden an Gütern und Inventar, anderseits in Gebäudeschaden.

somit Schaben an Gütern Fr. 107,663. 79

Mobiliar, Juventar und Formulare sind zerstört worden im Wert von . . Fr. 4,604. 81

Es ergibt fich also ein Gesammtschaben von Fr. 112,268. 60

ber uns von den Versicherungsgesellschaften, welche die Versicherung des Mobiliars des Vahnhofes Chiasso gegen Fenerschaden übernommen haben, voll vergütet worden ift. Die Ausgaben für Berschiebenes im Betrage von Fr. 55,920. 26 Cts. sind um Fr. 5124. 07 größer als bas vorige Jahr. Sie schließen unter anderen in sich:

Fr. 34,072. 47 Zahlungen für das Lebensmittelbepot Bellinzona,

- " 3,196. 86 Zahlungen für die Wasch= und Badanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in ber Centralwerkstätte,
  - 7,620. 54 Zahlungen für die deutschen Privatschulen ber Gotthardbahn im Tessin.

Die Ausgaben "für die deutschen Privatschulen ber Gotthardbahn im Tessin" veranlassen uns zu folgenden Bemerkungen:

Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebes zeigte es sich, daß sich in einigen Hauptstationen der südlichen Linien eine größere Anzahl deutschsprechender Angestellten mit ihren Familien befanden, und daß sich für die Kinder dieser Angestellten das Bedürfnis nach deutscher Schulbildung geltend machte. Wir glaubten nicht bloß im Interesse der Beamten und Angestellten, sondern im eigenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, wenn wir solche schulfreundliche Bestrebungen unterstützten. Im einzelnen haben wir zu berichten:

In Luino hatte sich ohne unser Zuthun eine "Schweizerschule" gebildet, da sich dort außer unseren Beamten eine zahlreiche Kolonie deutschsprechender Kausseute und Angestellten der schweizerischen Zolls und Postsverwaltung befinden. Wir gewähren dieser Schule, die auch vom schweiz. Bundesrate unterstützt wird, einen jährlichen Beitrag; über den Gang der Anstalt erhalten wir ausstührliche Berichte.

Als sich die Stadt Bellinzona um den Sitz der Werkstätte bewarb, verlangten wir, daß sie eine beutsche Primarschulklasse errichte. Im Laufe der Jahre ergad es sich, daß auch eine Sekundarschule mit drei Jahreskursen errichtet werden sollte. Um diese Schulverhältnisse einheitlich ordnen zu können, traten wir mit der Stadtbehörde in Unterhandlungen ein und übernahmen selber die Leitung und ökonomische Gestaltung beider Anstalten, ließen uns dagegen von der Stadt einen Jahresbeitrag zusichern, wie sie ihn für die deutsche Primarschule ausgegeben hatte.

In Chiasso hatte sich Ende ber achtziger Jahre eine beutsche Privatschule gebildet, und zwar fast unter ausschließlicher Mitwirkung unserer Angestellten. Wir zahlten zuerst Jahresbeiträge an diese Privatschule, fanden es aber später für angemessen, diese Anstalt ganz auf unsere Kosten zu übernehmen.

Unser Verhältnis zu den Schulen in Bellinzona und Chiasso ist nun derart geordnet, daß wir aus unseren Beamten und Angestellten einen Inspektor und die örtlichen Schulräte wählen. Auch die Lehrer werden von uns gewählt und wie andere Beamte betrachtet, so namentlich mit Beziehung auf die Hüsselse, das Lebensmittelbepot, die Freikarten und Beamtenbillete. Selbstverständlich stehen die Schulen unter der Oberaufsicht der kantonalen Schulbehörden. Bei der Übernahme der Primarschulen von Bellinzona und Chiasso ergab sich, daß ohne unser Zuthun der Lehrplan und die Lehrmittel des Kantons Thurgau eingeführt worden waren; wir hatten keinen Grund, eine Anderung vorzunehmen, da bekanntlich dieser Kanton gute Schuleinrichtungen besitzt und bei der Auswahl seiner Lehrmittel darauf Bedacht nimmt, daß sie in gemischtekonselsen Schulen ohne Bedenken verwendet werden können.

Mit diesen Einrichtungen haben mir nun allerdings noch nicht alles erreicht. Unsere Untersuchungen haben ergeben, daß wir noch zu weiteren Auslagen kommen werden, so im Kanton Tessin für die Station Biasca. Aber auch im Kanton Uri müssen besondere Einrichtungen getroffen werden, namentlich in Erstfeld. Wir dürsen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürsnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können anderseits nicht mit dem Begehren an die urnerischen Behörden gelangen, daß sie ihr Schulwesen dem Bedürsnisse umserer Angestellten anpassen, die doch nur einen kleinen Bruchteil der Bewölkerung bilden.

# E. Berichiedenes.

#### 1. Unfalle.

Während des Berichtsjahres sind beim Betrieb im engern Sinne 45 Unfalle vorgekommen, und zwar:

	. 3
	2
ırben .	. 36
	. 1
	45
getötet:	verlett:
	· · · · · ·
. –	4
	` !: <b>`_</b> !:
. 3	33
· -	
3	37

Bezüglich ber Tötungen beim Betrieb im engern Sinne bemerken wir folgendes:

Am 22. März ist ber Manöverist Boffini Angelo in Chiasso, als er während des Manövers auf einen Wagen steigen wollte, ausgeglitscht und unter die Käber des Kangierzuges gekommen, wobei ihm beide Füße abgefahren wurden. Nach erfolgter Amputation erlag Boffini am 26. gl. Mts. seinen Berletzungen.

In Göschenen ist am 27. August ber Tunnelwärter Baumann David, welcher beim Tunnelportal arbeitete, von der Lokomotive des aus dem Tunnel sahrenden Zuges 4 ersaßt und auf die Seite geschleudert worden. Infolge der erhaltenen Berletzungen starb er noch am gleichen Abend.

Am 25. November geriet Bremfer Infanger Andreas beim Manover des Zuges 506 auf der Station Immensee zwischen die Puffer zweier Wagen und wurde erbrückt.

Außerdem ist auf italienischem Gebiete ber Kondukteur Fleury Hermann während ber Fahrt bes Zuges 62 vom 29./30. Oktober durch den Colmegnotunnel infolge Sturzes vom Zug überfahren und gekötet worden.

### 2. Berficherungsmefen.

Im Beftand der Verträge für die Versicherung des Mobiliars gegen Teuerschaden ist auch im Berichtsjahr eine Anderung nicht eingetreten, wenn wir von dem Abschluß vorübergehender Verträge, welche die Versicherung des stets wechselnden, aber bis in den Sommer hinein bedeutenden Getreidelagers in Brunnen notwendig machte, absehen.

Die Feuerversicherungsgesellschaft La France in Paris ist infolge des bereits erwähnten Brandes des Eilgutschuppens auf dem Bahnhof Chiasso, der mit Inbegriff der Beschädigung der elektrischen Beleuchtungsanlage

und bes im Bau befindlichen Zollgebäubes einen Gebäubeschaben von Fr. 49,300. 50 verursachte, vom Vertrag über die Versicherung unserer Immobilien zurückgetreten. Sie wäre zwar zum Abschluß eines neuen Vertrages bereit gewesen, jedoch gegenüber dem frühern Vertrage unter ungünstigern Vedingungen. Wir entschlossen uns daher zur Annahme eines Angebots der Gladbacher Feuerversicherungsgesellschaft in München-Gladbach, die uns günstigere Vertragsbedingungen gewährte.

Die Ausgaben für Feuerversicherung überstiegen im Jahre 1892 diejenigen früherer Jahre. Es rührt dies von den bereits erwähnten Versicherungen des Getreibelagers in Brunnen her, die Mitte April den Betrag von Fr. 5,400,000 erreichten.

# 3. Sülfstaffen.

#### a. Bulfstaffe fur bie Beamten und Angeftellten.

Nach Maggabe ber Statuten ber Unterstützungs- und Penfionskasse vom 3. Dezember 1881 mar ber Beitritt von Beamten und Angestellten, welche bas 35. Altersjahr überschritten hatten, nur gegen Nachzahlung ber Beiträge für bie über bie genannte Grenze hinausgebenben Altersjahre gestattet; Beamte, welche bas 40. Altersjahr überschritten hatten, waren vom Beitritt ganz ausgeschlossen. Infolge bieser Bestimmungen sind von der Gesamtzahl von ca. 1200 mit Jahresgehalt angestellten Beamten und Bediensteten 117 der Hülfskasse fern geblieben. Bei Anlag ber Revifion ber Statuten, welche nach Inkrafttreten bes Bunbesgesetzes betreffend bie Bulfskaffen ber Gisenbahn= und Dampfichiffangestellten vom 28. Juni 1889 vorgenommen werden mußte, wurden bie Bestimmungen über die Mitgliedschaft durch folgenden Zusatz abgeändert und ergänzt: "Die Direktion kann jeboch ausnahmsweise Angestellten von über 40 Jahren ben Beitritt unter besonderen Bebingungen gestatten." Unter diesen besonderen Bedingungen kann in der Hauptsache nichts anderes verstanden sein, als die Beschaffung bes für jeben Einzelnen berechneten (individuellen) Deckungskapitales. Es erschien uns als sehr wünschbar, alle Beamten und Angestellten in die Hulfstaffe einzubeziehen, soweit die nicht Bersicherten den durch die Statuten geforberten Gesundheitsausweis und eine ber statutarischen Beitragsleiftung ber Mitglieder entsprechende Quote bes erforderlichen Deckungskapitales beizubringen in der Lage wären. Der ftatutengemäße Beitrag der Gesellschaft beträgt 6 % und derjenige der Mitglieder der Hulfskasse 3 % des festen Gehaltes und der Nebenbezüge, womit bie Grundlage für bie Repartition bes zu beschaffenben Deckungskapitales gegeben mar.

Mit Beschluß vom 31. Oktober 1892 ermächtigte ber Verwaltungsrat die Direktion, das für die Aufnahme einer Anzahl älterer Beamten und Angestellten in die Hülfskasse erforderliche Deckungskapital bis auf den Betrag von 125,000 Fr. dem in Reserve gestellten Agiogewinn aus der III. Aktienemission zu entnehmen.

Von den 117 nicht versicherten Beamten meldeten sich 61 zur Aufnahme, von denen jedoch einige den durch die Statuten verlangten Gesundheitsausweis, andere das Deckungskapital nicht beizubringen vermochten. Mit 53 Angestellten kam eine Bereindarung über die Aufnahme und Einzahlung des Deckungskapitals, in dar oder in Katazahlungen mit entsprechender Zinsvergütung, zustande. In zwei Fällen ist mit Kücksicht auf besondere Verdienste oder ausnahmsweise Verhältnisse der Angemeldeten eine größere Quote zu Lasten der Gesellschaft übernommen worden.

Die Einzahlung des Betreffnisses der Gesellschaft im Betrage von Fr. 115,353. 71 erfolgte auf den 31. Dezember 1892; der Anteil der aufgenommenen Mitglieder im Betrage von Fr. 52,345. 60 ift zum Teil noch ausstehend und wird erst im Laufe der nächsten 4 Jahre, immerhin unter Vergütung eines Berzugszinses, eingehen. Im ganzen ist durch das Abkommen das Deckungskapital der Hülfskasse um Fr. 167,699. 31 vermehrt worden.

Wit bieser Operation ist die Alters-, Invaliditäts- und Todesversicherung der Beamten und Angestellten unseres Unternehmens in möglichst umfassender Weise geordnet. Die geringe Anzahl von Beamten, welche dem Bersicherungsinstitut nicht angehören und für welche die Verwaltung nach freiem Ermessen alfällig noch aufzukommen hat, kann bei der Beurteilung der Verpslichtungen der Gesellschaft, für welche besondere Fonds nicht vorhanden sind, kaum ernstlich in Betracht fallen.

Was die Bewegungen der Hulfskasse im Berichtsjahre anbetrifft, so sind keine abnormalen Erscheinungen wahrzunehmen; sie lassen vielmehr, soweit eine Beurteilung möglich ist, die Kasse als genügend fundiert erscheinen. Durch den Beitritt der ältern Beamten, welche ihr individuelles Deckungskapital mitbringen, ist das Risiko nicht vermehrt worden, vielmehr dürste die Verbreiterung der Basis zur Kräftigung des Versicherungsinstitutes beitragen.

Das Rechnungsergebnis gibt uns zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß, da die erhebliche Vermehrung des Deckungskapitals durch die vorstehenden Ausführungen hinlänglich erklärt ist.

Zum Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres lassen wir einen Auszug aus den statistischen Aufszeichnungen folgen.

Jahr	Am Jahres: anfang	Gingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung)- ausgeschieden	Mit Unterstützung oder Pension ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende	
1891	980	83	36	5	1	g	1012	
1892	1012	178	38	8	4: () 4:()	8	1132	

Thersicht	üher	hie	Unterftütten.	11 11 6	Ren	Sionierten.
uveijimi	uvei	DIE	unter jingten.	uno	40 CH	I to with the title

	A Fah anf		währe	oachs nd des hres		Abgang während des Fahres Unterstützte Pensionierte						A Fahre	m Sende		
Fahr	Unterstiitste	Pensionierte	Unterfützte	Penfionierte	durch Wieders eintritt d. Ers werbsfähigkeit	denstronierung	durch Averfals entfchädigung	Gestorben	Lotal	durch Averfals entfchädigung	nad) § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
							,		2		1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1				
1891	23	44	5	8	-	1	1	1	3	_	-	_		25	52
1892	25	52	9	<b>1</b> 0	2	2	1		5	-	il I	_	<u></u>	29	62

Bei ben Penfionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.
Finanzielle Übersicht über die Hulfakasse.

			Einn	ı a h m e n.	2	. 7			. 2	lusgal	ben.	A7 ()	
	Jahr	Safbo vom Borjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gefellschaft	Berschiedene Einnahmen	Total	an lebende Witglieder	an die Hinters Surferen von fassen vers un storb. Mitgl.	Averfalents in signification in	Abgang& entschädigungen	Berlchiedene Ausgaben	Total	Salbo- vortrag
1			£ 1,00					1. 1.14		<i>'</i>			
	1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80	84,993.50	1,791,428.03	21,475.13	21,781.62	2600.00	5,903 os	63,780.05	115,539.86	1,675,888.17
	1892	1,675,888.17	99,261.ss	245,122.47	79,271.51	2,099,544.03	25,099.69	27,798.31	3626.65	6,093,75	907.25	63,525.65	2,036,018.38
				123									a section of the section

### b. Rrantentaffen für die Arbeiter ber Gottharbbahn.

Die zwei Krankenkassen beim Bahnbetrieb: die Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter und die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und
Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter geben uns dermalen zu keinen weiteren Ausführungen Anlaß. Wie aus
den Rechnungen hervorgeht, erscheint die erstere genügend fundiert, während die Krankenkasse der Magazins-,
Depot- und Werkstättearbeiter voraussichtlich weiterer Unterstützungen von seiten der Gesellschaft bedarf. Wir werden
übrigens die Frage prüsen, ob nicht eine Verschmelzung der beiden Institute in eine Betriebs = Krankenkasse,
welcher sämtliche Lohnarbeiter der Gesellschaft angehören, die wünschdare Ausgleichung und eine Kräftigung des
Institutes herbeisühren könnte.

Die Krankenkasse für die Arbeiter beim Baue des II. Geleises zeigt nach Liquidation der Kasse für die Abteilung Airolo-Biasca folgendes Resultat:

Einnahn	nen:												
Salbo vom 31. De	zember	r 1891	• • •		•		* *	Fr.	14,774.	34			
Monatsbeiträge ber	Mitg	glieber						"	7,279.	14			
Bußen								,,,	103.				
Kapitalzinsen .		. •		•				"	435.	25			
	• •					S u m	m a				Fr.	22,591.	73
Ausgabe	n:												
Verwaltungskoften	•	•						Fr.	60.	15			
Transportkosten .	•		•		** •			"	17.	10			
Arztkosten					•			"	3,084.	40			4
Medifamente .	٠							,,	321.	-			
Verpflegungskosten	•		•.	•				" "	3,253.	15			. 1
Beerdigungskosten	•	•	. •	•				. "	109.	75			
Verschiedenes .		1.	•	•	•		•	"	106.	$95 \cdot$			
		3				Su m	ma.				Fr.	6,952.	50
Salbo per 31. Deze	mber	1892			•		•	•	• •	•	Fr.	15,639.	23
Der Salbo	wirb	ausaei	piefer	1:									
burch Gutschein No.					stasse	Uri m	it .				Fr.	10,436.	65
ein Konto-Korrentgi											,,	4,888.	
Barschaft in der H	5.0									•	"	314.	
Salbo wie oben					•	•	•				Fr.	15,639.	23

c. Fonds für Belohnung hervorragender Leiftungen zur Berhütung von Unglücksfällen im Betriebsbienfte.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahr an Zinsen netto Fr. 2721. 94 zugefloffen und Fr. 250 zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten:

1. Der Streckenwärter Nr. 43, seine Frau und ein Knecht für umsichtiges Handeln während des in der Nacht vom 9./10. Februar durch Felsabsturz zwischen dem Zgraggen= und dem Breitentunnel bei Kilom. 51,270 entstandenen Linienunterbruches.

- 2. Ein Landwirt, welcher am 29. Februar nach Wahrnehmung eines Felsabsturzes bei Kilom. 52,470 dem Streckenwärter Nr. 44 von diesem Vorfalle sofort Anzeige gemacht hat.
- 3. Der Spezialwärter zwischen ber Station Giornico und dem Wärterhause Nr. 110, der Streckenwärter und die Barrierenwärterin Nr. 110, die am 4. April durch ihre umsichtige Handlungsweise einen Unfall verhindert haben.

Der Fonds erreichte auf 31. Dezember 1892 die Höhe von Fr. 70,688. 40 und weist gegenüber seinem Bestand am Ende des Borjahres eine Vermehrung von Fr. 2471. 94 aus.

Der Titelbestand von nom. Fr. 67,500. — 4% Obligationen der Gotthardbahn ist gegenüber dem vorsjährigen um Fr. 2500 erhöht worden.

# F. Hülfsgeschäfte.

#### 1. Werkstättenbienft.

Die Zahl ber Beamten ift gleich geblieben.

Die Zahl ber Arbeiter, nach ben verschiebenen Handwerken geordnet, schwankte bas Jahr hindurch in folgenden Grenzen:

Um 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 273 Mann.

"31. Dezember " " " " 334 "

Die größte Zahl am Monatsenbe war 339, die kleinste 275 Mann, und zwar:

Vorarbeiter .				•		9-9	Maler und Lackierer	•			-		7—6
Schlosser und	Monteu	rs				128—99	Malergehülfen .	•		•			1—1
Dreher .					•	28 - 24	Sattler und Gehülfen	•					4-3
Schmiebe und	Zuschläg	ger				14—14	Lehrlinge						37 - 25
Resselschmiede						5—4	Handlanger						87—72
Rupferschmiede			141			3—3	Werkzeugmacher .		• .	.•			1—1
Spengler .						1-0	Metallgießer .						2—2
Schreiner und	Glaser				•	11—11	Nachtwächter .					•	1—1

Im ganzen gelangten 121 Lokomotiven, 560 Personen- und 1821 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 20 Lokomotiven, 38 Personen= und 36 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 16 Lokomotiven, 28 Personen= und 87 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Ansertigen aller Art Reservesstücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 4 Lokomotiven, 50 Personens und 14 Güterwagen mit der Westinghousebremse; Andringen der Dampsheizung an 9 Personens und 4 Güterwagen; Vermehren der Heizkörper in 71 Personenwagen; Ansertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungsslinsen, Stangenrotzuß, Rotzusröhren, Plomben 2c. sür die Materialverwaltung.

Im weitern wurden von der Centralwerkstätte Reparaturen und Umanderungen aller Art für andere Dienst= abteilungen 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 Dienstabteilungen zu besorgen.

Die 21	lrbeiterzahl	betrug	in	ben	Depotiverkstätten	ı :
--------	--------------	--------	----	-----	-------------------	-----

am 1. Januar 48 Mann

" 31. Dezember 51 "

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 43—51 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	1.0	g	y · · · · ·			E E E
	©	rftfeld:	Biasca: 2	Bellinzona:	· 2(	
Schlosser		13-18	6-7	5 - 6	6 1.2	
Dreher		1-2	0-1,			
Schmiebe und	Zuschläger	1-3	· , -			152.
Spengler		0-1	1	. —		
Lehrlinge		4-5	4-6			
Dampfmaschiner	nheizer	1	-			
Hanblanger		1—3	3	1		

#### 2. Gasanstalt.

Die Fettgasanftalt in Bellingona produzierte im Berichtsjahre 28907 m3 Gas, wovon abgegeben wurden:

an Wagen ber Gotthardbahn							•		m <sup>3</sup>	11701,616
" " anderer Bahnen und	Verwalt	ungen .							,11	14304,566
			12.	2	Total=Gasa	bgabe	im Ja	thre 1892	$m^3$	26006,182
Zuwachs bes Gasvorrates auf	1. Janua	r 1893					•		,,,	60,000
Gasverlust im Jahre 1892 .	•	•   •					•		"	2840,818
							Total	wie oben	m <sup>3</sup>	28907,000

Der Gaspreis ftellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1.62

" nutbaren " " " 1.80

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

Im Berichtsjahre wurden 52152 kg Rohmaterialien vergaft.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m3 55,43 Gas.

### G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

### 1. Allgemeine Berwaltung.

		1892	1891
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2	Uebersetzer)	13	13
Archivariat		3	3
Büreau der Rechnungsrevision	• prijeryski.	7	7
Buchhaltungsbüreau		5	<b>.</b>
Hauptkassa		6	6
Kommerzielles Büreau		12	12
Kommerzielle Agenten		2	2
	Übertr	ag 48	48

	1	892	1891
(we find the penult	Übertrag	48	48
etriebskontrolle und statistisches Büreau		31	31
eklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)		3	3
elegrapheninspektion und Telegraphist		3	. 4
Swartpersonal		7	. 8
uchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und H	eizer .	8	.7
taterialverwaltung		15	15
aterialverwaltung, Arbeiter 2c. in den Depots .	• • •	8	., 8
ivatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinne	n .	4	. 4.
	- Market	No.	127
2. Bahnaufsichts = und Unter	rhaltungs	biens	t
beringenieur und Centralbüreau		14	13
ahningenieure und beren Büreaur		12	12
ihnmeister und Aufseher	A DE LA COLLEGE	20	18
varbeiter, Bahnmeister= und Vorarbeiter=Gehülfen	•	38	. 36
treckenwärter		94	94
achtwächter und ständige Bahnarbeiter		142	142
urrierenwärterinnen		120	119
exscribedene Angestellte		6	6
rbeiter im Taglohn		448	374
			· . · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
		. 8	94
3. Stations, Expeditions:	սոն Ջոսա	bien	īt.
berbetriebsinspektor und Büreau besselben	•	12	12
agenkontrolle	• * • • • • •	8	8
etriebsinspettion	•	1	1
ahnhofvorstände	• •	8	8
tationsvorstände	• • •	33	33
ouschefs		9	9
tationsgehülfen (inkl. 3 Baugehülfen)	•	55.	54
Sagenkontrolleure		12	12
innehmer		9	9
epäderpedienten		4	4
legraphisten		10	10
mbülante Stellvertreter		9	9
		3	3
ütererpedienten			
sütererpedienten Sütererpeditionsgehülfen Süterschaffner		48 16	48 16

إعرفاؤ دائر

								1892	2_	189	1
						Übert	rag	237	1021	236	942
Rangiermeister					•			7		7	
Rangiermeister=&	sehülfen .							4		_	
Portiers und H	ülfsportiers	•.			•			6		6	
Volontäre .						•		18		15	
Stationswärter		•		•	١.			89		90	
Maschinenwärter	für elektrisch	e Beli	euchtur	ıg.				1		1	
Oberzugführer								2		2	
Zugführer .			•					44		43	8 8 9
Kondukteure und	Zugführer=	lblöser				. :		65		63	
Schlafmagendiene			•					3		5	
Bremfer .	•.							134		136	
Ueberseter .								2		2	
Billetbrucker .								1		1	
Lagerhausverwali	er .							_*		_*	
Gepäckarbeiter .								2		2	
Lampisten .								8		8	
Buterinnen .								2		2	
Nachtwächter .								4		4	
Manöveristen .								41		41	
Güterarbeiter .								115		115	
Maschinenwärter=	Gehülfen .							1		1	
3				8.					<b>5</b> 00		
				-					<b>7</b> 86		780
		4.	M a f	ch i n	e n b	ien st.	St. 14				
Maschinenmeister	und beffen &	jülfsp	ersona	[ .				15		14	
Vorstände der D	2.181				spersi	mal		12		10	
Lokomotivführer		•						73		64	
Lokomotivheizer	118			,				57		55	
Lokomotivheizer p	rovisorisch							27 *	*	26 **	
Bugermeister .								3		3	
Lokomotivputer								48		45	
Lampisten .							9 Te	4		4	
Wagenauffeher								1		1	
Wagenvisiteure				÷	. `			6		6	2.5
Wagenvisiteur-Ge	hülfen (5 pro	visoris	d)					12		5	
Wagenreiniger, 2				enheize	er.			33		28	
	0 117			, 0					291		261
								- 145 			
							Übertra	ig 2	2098	1	983

<sup>\*)</sup> Der Borstand in Brunnen besorgt zugleich die Lagerhausgeschäfte. \*\*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstättearbeitern eingerechnet,

# 5. Bertftättendienft.

# Centralwerkstätte:

			1892	1891
and the second of the second o		Übertrag	2098	1983
Werkstättenchef und beffen Bureaupersonal .			8	8
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (1)			4	4
Borarbeiter		7 •	9	9
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler,	Metallgie	ßer,		
Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	•		184	149
Handlanger			. 78	64.
Lehrlinge			31:	28
In den Werkstätten be	maschin	ansanota.		
Sir ben zoertfinnen be	ււ այւսյայւս	enocpois.		
Borarbeiter		•	3 .	1
Schloffer, Dreber, Schmiebe, Spengler, Schrein	er und Dai	mpf=		
maschinenwärter			30	36
Handlanger			6	- 5
Lehrlinge	•	•	9 .	8
		•	362	312
			n. 12.52	
6. <b>Gasa</b> n	St a 1 t	1.4		
0. <b>3 (1 s (1 )</b>				
Gasmeister			180	1
Gasarbeiter			4	3
			5	k <u>1 mi</u> d 2.5 mi a <i>t</i> L . <b>1</b>
ji ek jira ng wisang lepadatit k tig			il mina <del>uli</del>	. Mare la <del>rii i</del> a chail
II a la serie de la completa presioni		Tota	2465	2299
Refapitu			t see englished. Takan to Ali	
ot et u p t t u	itution.		$MM + M_{\odot}$	
	1892	i i i b		1891
	1092	177	1 1 1 1 1 h	1091
	Action College			
Betriebsbeamten 1351, per	Bahnkilome	ter 5.08	1325,	per Bahnkilometer 4.99

2465, per Bahnkilometer 9,26 2299, per Bahnkilometer 8.54

Zahl ber Zahl ber