Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 22 (1893)

Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Die Kosten der vorhandenen, außer Benutzung fallenden Anlagen der beiden Bahnhöfe und Zufahrtstrecken werden vorbehältlich Rektifikation nach Vollendung des Umbaues mit Fr. 5,177,029. 91 angegeben, wovon die Abschreibungen noch abgehen. Zu diesem Anlagekapital haben wir rund Fr. 400,000 beigetragen. Die Kosten des Bahnhofumbaues und der neuen Zufahrtslinie Sentimatt-Luzern sind mit Inbegriff des Grunderwerbs auf Fr. 8,617,000 veranschlagt. Eine Ausscheidung besonderer Bahnhofteile für ausschließliche Benutzung durch eine oder zwei Gesellschaften sieht der neue Vertrag nicht mehr vor; nur die Einrichtungen für die schmalspurige Brünigbahn machen hievon notwendigerweise eine Ausnahme. Alles übrige ist der gemeinsamen Benutzung durch sämtliche Beteiligten anheimgegeben, wofür in der Hauptsache die nämlichen Bestimmungen gelten sollen, wie sie der Vertrag vom 26. Oktober 1880 enthält. Mit der Verzinsung des gesamten Anlagekapitals zu 5 %, sowie mit den Ausgaben für Bewachung, Unterhalt und Betrieb der Gemeinschaftsobjekte werden die einzelnen Gesellschaften alljährlich nach dem Verhältnis der ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen belastet, wobei jene der schmalspurigen Brünigbahn nur mit 75 % in Rechnung zu bringen sind.

Der neue Vertrag tritt mit dem Tage der Inbetriebsetzung des neuen Bahnhofs in Kraft, dagegen sollen die Bestimmungen betreffend Kapitalbeschaffung und Einzahlung für den Bau schon vom Tage der allseitigen Ratifikation an gültig sein.

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Im Monat August hat das schweizerische Eisenbahndepartement an die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes das Verlangen gestellt, die Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillette zu verlängern, wobei es folgenden Vorschlag machte:

1—100 km	jetzt	2	Tage	neu	3	Tage
101—200 „	„	3	„	„	4	„
201—300 „	„	4	„	„	5	„
über 300 „	„	5	„	„	6	„

Der schweizerische Eisenbahnverband hat dem Eisenbahndepartement hierauf erklärt, daß er seinen Vorschlag annehme, den Verkehr bis auf 30 km ausgenommen, für welchen er die bisherige Gültigkeitsdauer von zwei Tagen für ausreichend halte. An dieses Zugeständnis haben die Bahnen indessen folgende Bedingungen geknüpft:

1. daß das bei den deutschen Bahnen bestehende System der Unübertragbarkeit der Billette auch im schweizerischen Verkehr angenommen und daß im schweizerischen Transportreglement eine bezügliche Bestimmung niedergelegt werde;
2. daß, ebenfalls in Anlehnung an die Vorschriften der deutschen Bahnen, bei Unterbrechung der Fahrt die Abstempelung des Billettes durch den Vorstand der Aufenthaltsstation vorgeschrieben werde.

Diese zwei Bedingungen wurden aus dem Grunde gestellt, weil schon jetzt mißbräuchliche Benutzungen der Billette in der Weise vorgekommen sind, daß dieselben teils verkauft, teils zur zweimaligen Befahrung der gleichen Strecke in der gleichen Richtung verwendet wurden, und weil durch eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer die Möglichkeit einer solchen mißbräuchlichen Benutzung unzweifelhaft erhöht wird.

Die Antwort des Eisenbahndepartements auf diese Erklärung der Bahnen ist noch ausstehend, so daß die Angelegenheit als unerledigt zu betrachten ist.

Nebst einer Reihe von Nachträgen zu bereits bestehenden Tarifen gelangten folgende neue Tarife zur Einführung:

1. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der Jura-Simplon-Bahn und der Bülle-Romont-Bahn einerseits und solchen der Gotthardbahn anderseits.

2. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen der Schweiz und Italien via Gotthard.

3. Verzeichnis der Fahrscheine für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

4. Verzeichnis der schweizerischen kombinierbaren Rundreisebillette.

5. Plakat-Tarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillette der Gotthardbahn.

6. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen Stationen der Bödelibahn, Thunerseebahn, Thuner- und Brienzersee 2c. einerseits und solchen schweizerischer Bahnen anderseits.

7. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen London, Dover und Folkestone einerseits und Stationen schweizerischer Bahnen anderseits via Delle oder Altmünsterol.

8. Tarif international (G.V.) Nr. 205 für Rundfahrten zu ermäßigten Preisen ab Paris nach der Schweiz, Deutschland, Italien 2c.

9. Verzeichnis der Anschluß-Hin- und Rückfahrtsbillette nach Bellinzona, Lugano, Chiasso und Luino, sowie der bei diesen Stationen aufliegenden schweizerisch-italienischen, beziehungsweise italienischen Rundreisebillette.

10. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen einerseits und Stationen des Comersees, sowie Chiavenna anderseits.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 379 Reklamationen behandelt, von denen 92 abgewiesen wurden, dagegen haben 281 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 4267. 17 stattgefunden. 6 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Das auf den 1. Januar in Kraft gesetzte internationale Übereinkommen führte in der praktischen Anwendung zu Meinungsverschiedenheiten und es wurden deshalb eine Reihe von Verhandlungen zwischen den schweizerischen Bahnen, sowie mit den am genannten Übereinkommen beteiligten ausländischen Bahnen und mit der Aufsichtsbehörde notwendig.

Das von den eidgenössischen Räten unterm 29. März 1893 erlassene neue Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen machte die gänzliche Umarbeitung des schweizerischen Transportreglementes erforderlich. Diese gab wiederum zu vielfachen Verhandlungen der Bahnen unter sich und zu einer konferenziellen Beratung zwischen dem Eisenbahndepartement und den Bahnen Anlaß.

Bei der Erstellung des Transportreglements war in erster Linie das neue Transportgesetz zu berücksichtigen; im übrigen suchte man für Form und Inhalt die möglichste Übereinstimmung mit dem internationalen Übereinkommen zu erzielen.

Da der h. Bundesrat das neue Transportgesetz auf den 1. Januar 1894 in Kraft gesetzt hatte, mußte selbstverständlich auch das Transportreglement auf diesen Termin eingeführt werden, was nur Dank großer Anstrengung der die Redaktion und den Druck besorgenden Verwaltung möglich wurde.

Infolge der außergewöhnlichen Trockenheit war in einzelnen Gegenden der Schweiz großer Futtermangel eingetreten. Um der hiedurch notleidenden Landwirtschaft den Bezug von Futtermitteln nach Möglichkeit zu erleichtern, haben die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes auf den 8. Juni für Distanzen von 40 km und mehr einen temporären Ausnahmetarif in Kraft gesetzt, worin nebst den normalen Expeditionsgebühren folgende gegenüber den gewöhnlichen Tarifen sehr ermäßigte Grundtaxen eingerechnet sind:

	Einzelsendungen	Wagenladungen	
		5,000 kg	10,000 kg
	Centimes pro 100 Kilogramm		
a) Für Heu und Stroh	0,8	0,4	0,3
b) „ Hafer, Kleie, Mais, Ölkuchen 2c.	0,8	0,45	0,35

Die auf Grund dieses Ausnahmetarifs auf den Strecken der Gotthardbahn transportierten Quantitäten haben, namentlich bezüglich der Artikel Heu, Stroh, Kleie, Mais und Ölkuchen, bedeutende Dimensionen angenommen. Da zudem die Großzahl dieser Transporte unsere ganze Linie transitiert, so sind die unserer Verwaltung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen entstehenden Taxeinbußen ziemlich bedeutend; eine von uns für die Zeit vom 8. Juni bis Ende August vorgenommene ziffermäßige Berechnung hat einen Ausfall von rund Fr. 10,000 pro Monat ergeben. Unter der Voraussetzung, daß die Quantitäten und die Transportverhältnisse die gleichen bleiben wie für den genannten Zeitraum, entsteht bis 15. Mai 1894, auf welchen Termin der in Frage stehende temporäre Ausnahmetarif außer Kraft tritt, eine Gesamteinbuße von zirka Fr. 115,000.

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. III. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweizerischen Südostbahn und der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

2. I. und II. Nachtrag zum Reglement betreffend den Bezug der Nebengebühren.

3. I. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Bouveret transit, Vallorbes transit, Genf loco und transit 2c.

4. I. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement.

5. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Südostbahn anderseits.

6. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Sihlthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweiz. Südostbahn und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

7. I. und II. Nachtrag zum Exporttarif für Käse.

8. III. und IV. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Romanshorn.

9. III. und IV. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Rorschach.

10. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Tößthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits mit I. Nachtrag.

11. I., II. und III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz, sowie der Gotthardbahn anderseits.

12. I. und II. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.

13. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab St. Margarethen und Buchs mit I. Nachtrag.

14. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn und den Stationen der Sihlthalbahn.

15. I., II., III. und IV. Anhang zum I. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement.

16. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen.

17. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Seethalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn und der schweizerischen Südostbahn anderseits.

18. I. und II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und der Ostschweiz.

19. I. und II. Nachtrag zum Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Tieren.

20. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 16 für Geld und Edelmetalle.

21. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn.

22. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn und den Stationen der schweizerischen Südostbahn.

23. Temporärer Ausnahmetarif für Futtermittel mit I. Nachtrag.

24. I. und II. Nachtrag zum Reglement und Tarif für die Beförderung von Expreßgut.

25. I. und II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

26. Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im direkten Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Nordostbahn und den Stationen der schweizerischen Südostbahn.

27. VII. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und den Stationen der schweizerischen Centralbahn und der Emmenthalbahn anderseits.

28. Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im internen Verkehr der Gotthardbahn, sowie im direkten Verkehr mit der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Tößthalbahn der Vereinigten Schweizerbahnen und der Rorschach-Heiden-Bergbahn mit I. Nachtrag.

29. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im direkten Verkehr zwischen der schweizerischen Centralbahn, aargauischen Südbahn, schweizerischen Seethalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Emmenthalbahn, Jura-Simplon-Bahn, Bülle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthales, Thunerseebahn, Bödelibahn und Neuenburger Jura-Bahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

30. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisenbahnfahrzeuge.

31. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 8 für rohes Eis.

32. Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte.

33. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 11 für Heu und Stroh.

34. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 12 für rohe, ungemahlene Gerberrinde.

35. Temporärer Exporttarif für frische Äpfel und Birnen.

36. IV. Nachtrag zum Tarif für den internen Güterverkehr der Gotthardbahn.

37. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Emmenthalbahn und den Stationen der Gotthardbahn.

38. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bülle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

b. Im direkten Verkehr zwischen der Gotthardbahn einerseits und deutschen, österreichischen und belgischen Bahnen anderseits.

1. V. Nachtrag zum norddeutsch-schweizerischen Kohlentarif.
2. Teil I, Abteilung A der deutsch-schweizerischen Gütertarife mit I. Nachtrag.
3. Anhang zu Heft I der belgisch-schweizerischen Gütertarife mit I. Nachtrag.
4. I. und II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (badischer Bahnhof) und der Ostschweiz.
5. I. und II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Waldshut und der Ostschweiz.
6. Saarkohlentarif Nr. 12 a.
7. Teil I, Abteilung A der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.
8. Teil III, Heft I der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.
9. Teil III, Heft II der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.
10. Instradierungsvorschriften zu den Tarifheften I der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.
11. Instradierungsvorschriften zu den Tarifheften II der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.
12. Ausnahmetarif Nr. IV für den Transport von Getreide von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach der Schweiz mit I. Nachtrag und Anhang.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.

1. Teil I, Abteilung A des allgemeinen Gütertarifs.
2. VI. und VII. Nachtrag zu Teil I, Abteilung B und zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr.

1. Teil I, Abteilung A des allgemeinen Gütertarifs mit I. Nachtrag.
2. V. und VI. Nachtrag zu Teil I, Abteilung B und VII. und VIII. Nachtrag zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.
3. IV. und V. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften.
4. II. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

e. Im belgisch-, beziehungsweise englisch-italienischen Verkehr.

1. Teil I des Tarifs für den direkten Güterverkehr zwischen Belgien und Italien.
2. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen aus Belgien nach Italien.
3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif zwischen belgischen Hafenstationen einerseits und Mailand, sowie Turin anderseits.
4. II. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Belgien und Italien.
5. II. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

f. Im niederländisch-italienischen Verkehr.

1. Teil I des niederländisch-italienischen Gütertarifs.
2. V. Nachtrag zu den Ausnahmetarifen zwischen niederländischen Stationen einerseits und Italien anderseits.
3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif zwischen holländischen Hafenstationen einerseits und Mailand, sowie Turin anderseits.

4. II. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen aus Italien.

Zu den auf 1. Januar 1893 pendent gebliebenen 262 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2831 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3093 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2722 erledigt, so daß als unerledigt 371 Fälle auf das Jahr 1894 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Die in unserem letztjährigen Berichte erwähnten, der Beförderung italienischer Arbeiter von, beziehungsweise nach der Heimat bestimmten periodischen Züge 42 a und 57 a wurden vom 1. Juni 1893 ab als regelmäßige Parallelzüge zu den Nachtschnellzügen 42 und 57 geführt.

Die Gründe, welche uns hiezu bewogen haben, sind folgende:

Durch die Fahrordnung, welche wir in unserem Geschäftsberichte für das Jahr 1889 mitgeteilt haben, wurde der Nachtzug 42 das Mittelglied internationaler Schnellzugsverbindungen zwischen Rom einerseits, Frankfurt a. M., Paris, Köln, Brüssel und London anderseits. Dieses zu erreichen, war es erforderlich geworden, die Fahrzeit des Zuges 42 um eine volle Stunde zu kürzen.

Mit der Sommerfahrordnung des Jahres 1890 fügten wir sodann den beiden Nachtschnellzügen die III. Wagenklasse bei, welche trotz des Ausschlusses der Taxermäßigungen für ganze Gesellschaften von italienischen Arbeitern zeitweise stark benutzt wurde. Die Folge davon war eine erhebliche Vermehrung der Belastung der Nachtschnellzüge im allgemeinen und des Zuges 42, Chiasso-Luzern, im besonderen.

Eine weitere Vermehrung der Belastung der Nachtzüge ergab sich durch den Postverkehr, welcher nach und nach das Mitführen von drei Postwagen in jedem Zuge notwendig gemacht hatte; ferner durch stets anwachsende Eilgut-, namentlich Geflügeltransporte.

Hiezu kam, daß der Postein- und -auslad an den Zwischenstationen immer mehr Zeit beanspruchte und die regelmäßige Führung der Züge erschwerte.

Alle diese Umstände wirkten zusammen und machten sich namentlich bei Zug 42 geltend, welcher in Luzern und infolgedessen auch in Basel häufig zu spät ankam und dann die internationalen Anschlüsse in Basel verlor.

Als daher der Vorsteher des schweiz. Post- und Eisenbahndepartements am 21. und 22. November 1892 eine Konferenz nach Bern einberief, um die Mittel zu beraten, wie in den Fahrplan der schweizerischen Bahnverwaltungen eine gewisse Stabilität und gleichzeitig eine Verbesserung des Schnellzugsverkehrs eingeführt werden könnte, erklärte sich die Gotthardbahn bereit, zwei neue Nachtschnellzüge (44 und 55) einzuführen, wenn ihr gestattet werde, die bestehenden Züge (42 und 57) als Hauptzüge dem internationalen Verkehr zu reservieren und dieselben zu dem Zwecke von der Post, der III. Wagenklasse und dem Anhalten an den Zwischenstationen zu entlasten.

Nachdem man hierüber einig war, wurde der Sommerfahrplan für 1893 nach diesen Grundsätzen aufgestellt und vom h. Bundesrate genehmigt.

In dieser Genehmigung ist somit eo ipso die authentische Interpretation des Protokolls der Konferenz vom 21. und 22. Nov. 1892 enthalten und, da das Protokoll die neue Ordnung auch für die zukünftigen Fahrordnungen festgelegt hat, die Grundlage für den Bestand der Nachtzüge, sowie für deren weitere Ausbildung als internationale Züge ersten Ranges geschaffen.

Wir glauben damit die Mehrausgabe, welche wir zu jährlich 584,000 Fr. berechnen und welche sich vom Juni 1893 an auch erkennbar gemacht hat, rechtfertigen zu dürfen, und können beifügen, daß die beabsichtigte Verteilung des Verkehrs auf die neuen und alten Züge sich bewährt hat, indem die Einhaltung der Fahrordnung und die Regelmäßigkeit des Verkehrs gesichert wurde.

Nur in einer Hinsicht sahen wir uns einer Enttäuschung ausgesetzt. Der h. Bundesrat hat nämlich schon bei der Behandlung des Winterfahrplanes auf Begehren von Schwyz das Anhalten des Nachtschnellzuges 42 an der Station Schwyz wieder verfügt, trotzdem wir hiegegen unsere Vorstellungen erhoben haben.

Wir hoffen jedoch, der h. Bundesrat werde anläßlich einer nächsten Fahrplanverhandlung diese Schlußnahme wieder ändern, die Fahrordnung nicht von neuem der Gefährde aussetzen, successive wieder umgestoßen zu werden, und jede allfällig noch thunliche Abkürzung der Fahrzeit nicht dem Lokalverkehr, sondern dem internationalen Verkehr zur Verfügung stellen. Nur so können wir uns die Erfüllung der Verpflichtung denken, welche der Bund gemäß Botschaft des Bundesrats an die eidgenössischen Räte vom 30. Juni 1870 gegenüber den andern Staaten übernommen hat.

Die Züge 41 und 58 hielten in Flüelen wieder an, ersterer jedoch nur vom 1. Juli bis 15. September (Sistierung des anschließenden Dampfbootkurses Luzern-Flüelen).

Die beiden neuen Züge Nr. 44 und 55, mit Abgang in Chiasso um 10 Uhr und in Luzern um 9 Uhr 27 abends, führten alle drei Wagenklassen und hielten auf einer Anzahl Zwischenstationen an, welche bisher von den Nachtschnellzügen 42 und 57 bedient worden waren und nun von diesen ohne Anhalt durchfahren wurden.

Der Zug 44 erhielt in Rothkreuz direkten Anschluß an den S. C. B.-Zug 150 nach Aarau und in Luzern direkten Anschluß an den Zug 44 nach Basel.

Der Zug 55 vermittelte ab Luzern die Korrespondenz des Zuges 55 von Basel und des Zuges 139 von Bern, ferner in Rothkreuz diejenige des Zuges 162 von Zürich und erhielt in Chiasso Anschluß an den R. M.-Zug 341 nach Mailand.

Der Zug 506 führte auch im Sommer wieder Wagen III. Klasse von Göschenen bis Altdorf.

Der Zug 513 wurde in Rothkreuz in Anschluß an den S. C. B.-Zug 451 gebracht und führte von Rothkreuz bis Erstfeld Wagen II./III. Klasse.

Der Zug 77 verkehrte 30 Minuten später infolge Veränderung des Dampfschiffkurses auf dem Lago Maggiore.

b. Winterfahrordnung.

Der Halt des Zuges 42 in Mendrisio wurde fallen gelassen; dagegen wurden wir vom Eisenbahndepartement verhalten, den von der Regierung des Kantons Schwyz geforderten Halt in Schwyz zu gewähren; ebenfalls auf Verlangen der Regierung des Kantons Schwyz hatte der Zug 55 in Immensee anzuhalten. Ferner wurden wir durch das Eisenbahndepartement verpflichtet, in dem Zuge 504 schon ab Brunnen Personenwagen zu führen. Die Personenbeförderung mit dem Zuge 506 Göschenen-Altdorf wurde auch im Winter beibehalten.

Der Verkehr der Züge 2 und 5 wurde auf die Strecke Rothkreuz-Luzern ausgedehnt; dafür kam die Führung von Wagen III. Klasse in den Zügen 54 und 45 auf dieser Strecke in Wegfall.

Der Zug 77 mußte wieder 30 Minuten früher gelegt werden zum Anschluß an das erste Dampfboot des Lago Maggiore in Locarno.

Die Expreßzüge 41 und 58 hielten in Flüelen nicht mehr an.

Zur Bewältigung des großen Güterverkehrs im Herbst 1893 mußte die Zahl der Güterzüge vermehrt und die Kurszeit eines großen Teiles derselben auf die Nacht verlegt werden, was die Einführung eines permanenten Nachtdienstes auf der ganzen Linie erforderte.

Mit Bewilligung des hohen Bundesrates kamen im September und Oktober, soweit nötig, die regelmäßigen und die fakultativen Güterzüge auch an Sonntagen zur Ausführung.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1893 (266 Kilometer)				1892 (266 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1892		Mindereinnahme gegenüber 1892	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	4883795	64	34.12	32.66	4743639	57	34.25	32.87	140156	07		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	461519	56	3.22	3.09	451472	83	3.26	3.13	10046	73		
b. Tiere	214092	10	1.50	1.43	229076	73	1.65	1.59			14984	63
c. Güter aller Art . .	8753691	66	61.16	58.55	8427221	96	60.84	58.39	326469	70		
Total	14313098	96	100		13851411	09	100		461687	87		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	638290	11		4.27	580652	56		4.02	57637	55		
Totaleinnahmen	14951389	07		100	14432063	65		100	519325	42		

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, haben der Personen-, Gepäck- und Gütertransport im Jahre 1893 Mehreinnahmen geliefert, während der Ertrag des Tiertransportes hinter dem vorjährigen zurückgeblieben ist. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport stellen sich um Fr. 461,687. 87 oder um 3,33 % höher als diejenigen des Vorjahres; im Vergleich zum Betriebsjahr 1891 ergibt sich eine Mehreinnahme von Fr. 1,320,696 66 oder 10,17 %.

Die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1893	1892
per Bahnkilometer	Fr. 53,808. 64	Fr. 52,072. 97
„ Zugskilometer	„ 5. 75	„ 6. 11
„ Tag	„ 39,213. 97	„ 37,845. 38

Was die monatlichen Einnahmen anbetrifft, so zeigt der Monat Oktober mit Fr. 1,373,798. 05 das größte und der Monat Januar mit Fr. 759,712. 16 das kleinste Erträgnis. Die durchschnittliche Einnahme eines Monates beträgt Fr. 1,192,758. 25 gegenüber Fr. 1,154,284. 25 im Vorjahre.

In üblicher Weise sind die verschiedenen weitern Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen in 8 dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen verzeichnet. Wir heben aus diesen Tabellen hier folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden ist von 249,350 auf 259,263 gestiegen. Eine bedeutende Mehrfrequenz zeigt der Verkehr mit Italien, was im allgemeinen der schönen Witterung zuzuschreiben sein wird; sodann haben auch die Festlichkeiten in Rom im Frühjahr 1893 zu der Vermehrung des Personenverkehrs beigetragen. An der Zunahme der Frequenz und der Einnahmen ist hauptsächlich die II. Wagenklasse beteiligt. Die I. Klasse zeigt gegenüber dem Vorjahre rund 2000 Reisende weniger, jedoch eine Mehreinnahme von Fr. 20,745. 27, während die III. Wagenklasse eine Mehrfrequenz von rund 35,000 Personen, dagegen eine Mindereinnahme von Fr. 4,792. 80 aufweist.

Es sind Reisende befördert worden:

	1893	1892
in der I. Klasse . .	84,571 = 5,67 %	86,572 = 5,96 %
„ „ II. „ . .	366,706 = 24,57 %	360,332 = 24,81 %
„ „ III. „ . .	1,040,919 = 69,76 %	1,005,681 = 69,23 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

in der I. Klasse . .	9,704,122 = 14,07 %	9,424,329 = 14,21 %
„ „ II. „ . .	23,432,974 = 33,98 %	21,780,326 = 32,84 %
„ „ III. „ . .	35,826,842 = 51,95 %	35,122,516 = 52,95 %

Jeder Reisende hat somit durchschnittlich befahren:

in der I. Klasse . .	114,75 km	108,86 km
„ „ II. „ . .	63,90 „	60,45 „
„ „ III. „ . .	34,42 „	34,92 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	46,67	48,77
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,29	4,22

Einnahmen haben aufzuweisen:

die I. Klasse . .	Fr. 1,209,337. 77 = 24,76 %	Fr. 1,188,592. 50 = 25,06 %
„ II. „ . .	„ 1,871,012. 01 = 38,31 %	„ 1,746,808. 41 = 36,82 %
„ III. „ . .	„ 1,803,445. 86 = 36,93 %	„ 1,808,238. 66 = 38,12 %

Jede Person hat durchschnittlich an Fahrgeld entrichtet:

in I. Klasse . .	Fr. 14. 30	Fr. 13. 73
„ II. „ . .	„ 5. 10	„ 4. 85
„ III. „ . .	„ 1. 73	„ 1. 80

Per Reisenden und Kilometer ergibt sich ein Einnahmenbetreffnis

von 7,08 Cts. im Jahre 1893 und
„ 7,15 „ „ „ 1892.

2. Gepäckverkehr.

An Reisegepäck sind 5294 Tonnen gegen 5189 Tonnen im Vorjahre, somit 105 Tonnen mehr befördert worden und die Einnahmen haben sich von Fr. 451,472. 83 auf Fr. 461,519. 56 oder um Fr. 10,046. 73 = 2,23 % gehoben. Diese Zunahme hängt mit derjenigen des durchgehenden Personenverkehrs zusammen.

3. Tiertransport.

Der Verkehr hat gegenüber dem Vorjahr um rund 10,000 Stück und im Vergleich zum Jahre 1891 um 32,673 Stück abgenommen. Die Ursache dieses weitern Rückganges wird auf den in der Schweiz und in Süddeutschland eingetretenen Futtermangel zurückzuführen sein, welcher bewirkte, daß der Bedarf an Schlachtvieh in weit größerem Maße als bisher vom Inland gedeckt wurde. Die Einnahmen aus dem Tiertransport zeigen einen Ausfall von Fr. 14,984. 63 = 6,54 %.

4. Güterverkehr.

Das Ergebnis des Güterverkehrs ist im Vergleich zum Vorjahre als befriedigend zu bezeichnen. Die Einnahmen sind von Fr. 8,427,221. 96 auf Fr. 8,753,691. 66 oder um Fr. 326,469. 70 = 3,87 % gestiegen. Die Transportmenge beträgt 791,425 Tonnen; für die ganze Bahnlänge ergibt sich ein Verkehr von 470,030 Tonnen gegenüber 438,388 Tonnen im Jahre 1892. Hiezu ist zu bemerken, daß die Taxberechnung für die Steinkohlen für den eigenen Gebrauch unserer Verwaltung infolge einer Verfügung der staatlichen Aufsichtsbehörde vom 1. Mai des Berichtsjahres an weggefallen ist. Der bezügliche Ausfall beläuft sich auf 37,627 Tonnen in den Transportquantitäten und auf Fr. 77,056 in den Einnahmen. Einen wesentlichen Beitrag an die Verkehrsvermehrung haben wegen der in der Schweiz und in Süddeutschland herrschenden Futternot die Zufuhren von Mais, Ölkuchen, Kleie und Heu aus Italien geliefert, für welche Transporte allerdings stark ermäßigte Frachtsätze gewährt worden sind (vergleiche Seite 22).

In der Rangordnung nach der Tonnenzahl nehmen die Lebens- und Genußmittel mit 308,393 Tonnen = 38,97 % den ersten, die Metallwaren mit 106,751 Tonnen = 13,49 % den zweiten und die Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie mit 104,861 Tonnen = 13,25 % den dritten Rang ein.

Das Transportquantum verteilt sich auf die vier Haupttarifklassen wie folgt:

	1893		1892	
auf die Eilgüter	35,491 Tonnen	= 4,48 %	31,558 Tonnen	= 4,10 %
„ „ Stückgüter . . .	42,238 „	= 5,34 %	42,741 „	= 5,55 %
„ „ gewöhnlichen Wagenladungsgüter	231,920 „	= 29,30 %	213,505 „	= 27,72 %
„ „ Ausnahmetarifgüter . .	481,776 „	= 60,88 %	482,273 „	= 62,63 %

Was die einzelnen Hauptverkehre anbetrifft, so zeigen dieselben nachstehende Transportquantitäten:

	1893	1892
Schweiz-Italien	42,058 Tonnen	46,677 Tonnen
Italien-Schweiz (inklus. in Brunnen reexpediertes Getreide)	246,725 „	189,962 „
Deutschland, Belgien und Holland-Italien . . .	166,797 „	166,736 „
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England .	87,544 „	88,630 „

Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 157.98 km gegenüber 151.43 km im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1892 wie folgt:

	1893	1892
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 627,172. 94	Fr. 572,078. 72
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 8,996. 83	„ 5,947. 25
Sonstige Einnahmen	„ 2,120. 34	„ 2,626. 59
	Fr. 638,290. 11	Fr. 580,652. 56

Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 57,637. 55 auf. Diese wurde hauptsächlich herbeigeführt durch Erhöhung des Mietsatzes von 2 auf 2½ Cts. pro Wagenkilometer für die Kurse der Gotthardbahnwagen auf den andern schweiz. Bahnen und durch die Einstellung neuer Eilgutwagen.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1893 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			1892 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1892.		Minderausgabe gegenüber 1892.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltung . .	476,761	54	5.76	464,796	01	6.02	11,965	53		
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,904,850	24	23.02	1,654,621	66	21.40	250,228	58		
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,741,404	07	21.04	1,633,948	14	21.14	107,455	93		
IV. „ den Fahrdienst	2,816,639	71	34.05	2,696,834	67	34.89	119,805	04		
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1,334,403	21	16.13	1,278,918	87	16.55	55,484	34		
Total	8,274,058	77	100	7,729,119	35	100	544,939	42		

	1893	1892
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 31,105. 48	Fr. 29,056. 84
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3. 3247	„ 3. 4124
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2. 6851	„ 2. 7056
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0. 1082	„ 0. 1136
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0. 0179	„ 0. 0188
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen . .	55. 34	53. 56
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen .	57. 81	55. 80

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Mehrkosten im Betrage von Fr. 11,965. 53 auf. Während auf die Personalausgaben Fr. 14,388. 44 mehr fallen, betragen die sonstigen Ausgaben Fr. 2,422. 91 weniger als voriges Jahr.

ad II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Von den Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn fallen auf die einzelnen Kapitel:

	1893	1892
A. Personalausgaben	Fr. 605,703. 50	Fr. 548,178. —
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . .	„ 1,228,452. 86	„ 1,042,698. 18
C. Sonstige Ausgaben	„ 70,694. 38	„ 63,745. 48
zusammen	Fr. 1,904,850. 74	Fr. 1,654,621. 66
mehr	Fr. 250,229. 08	

Wir haben hierüber zu berichten:

ad A. Die Personalausgaben ergeben pro 1893 einen Mehraufwand von Fr. 57,525. 50; hievon kommen

Fr. 10,675. — auf außerordentliche Aushülfe für die Durchführung der vorgeschriebenen Probebelastungen der eisernen Brückenkonstruktionen;

„ 9,390. — auf Erhöhung der Besoldungen und der Gehaltszulagen pro 1893;

„ 24,240. — auf außerordentliche Bahnbewachung und Barrierendienst infolge der starken Zugsfrequenz, namentlich des vermehrten Verkehrs von Nachtzügen;

„ 5,300. — auf Stellvertretungen infolge größeren Krankheitsstandes im Personal (Influenza) und

„ 7,620. 50 auf sonstige Mehrerfordernisse, namentlich: Anteil des vermehrten Stationswärterpersonals, Dienstkleider 2c.

Die Kosten für die einzelnen Kapitel der Personalausgaben sind aus der angeschlossenen Jahresrechnung ersichtlich.

ad B. Der Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen haben im Berichtsjahre Fr. 185,754. 68 mehr gekostet als pro 1892; im einzelnen stehen sich die Ausgaben beider Jahre wie folgt gegenüber:

	1893	1892	Differenzen gegenüber 1892
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen, inkl. Bahnbettung	251,836. 87	256,525. 95	— 4689. 08
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, inkl. Ersatz des schadhaften Materials	744,951. 77	569,563. 38	+ 175,388. 39
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	122,071. 97	113,969. 95	+ 8102. 02
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	74,265. 44	73,360. 95	+ 904. 49
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis .	35,326. 81	29,277. 95	+ 6048. 86
zusammen	1,228,452. 86	1,042,698. 18	+ 185,754. 68

ad 1. Für die Erneuerung und Ergänzung der Geleisebettung wurden Fr. 104,668. — gegenüber Fr. 96,882. 15 pro 1892 gebraucht, wobei die Mehrausgaben auf die umfangreichen Erneuerungen in den Tunnels der Nordseite, im Gotthardtunnel und auf der Strecke Giubiasco-Cadenazzo fallen, und für Unterhalt und Abräumen der Felsböschungen und Felshänge im Bereiche der Bahnanlagen Fr. 47,125. 38 gegenüber Fr. 45,258. 30, woran die Felsabhänge der Strecke Amsteg-Gurtnellen und der steile Bergabhang des Monte San Salvatore mit Fr. 23,823. 70 beteiligt sind. Im übrigen sind die hieher gehörigen Ausgaben unter denjenigen pro 1892 geblieben.

In Bezug auf die Verstärkungen der eisernen Brückenkonstruktionen (v. Geschäftsber. pro 1892, S. 26 und 27) teilen wir mit, daß im Berichtsjahre solche an 7 Fachwerkbrücken der ehemaligen Tessiner Talbahnen ausgeführt worden sind und an weitern 5 Fachwerkbrücken, sowie an den Blechbalkenbrücken sich in Arbeit befinden. Für die ersteren Verstärkungen betragen die Kosten Fr. 40,288. 04; die größten Arbeiten hatten die Tassinobrücke unterhalb Lugano (Bogenbrücke von 40 m Stützweite) mit Fr. 13,140. 44 Kosten und die Bissonebrücke im Seedamme zwischen Melide und Maroggia (Öffnung von 25 m Stützweite) mit Fr. 17,417. 65 erfordert; bei letzterer Brücke mußte die ganze linke Tragwand durch eine neue, stärker konstruierte ersetzt werden.

Die Kosten der ausgeführten Verstärkungen wurden dem Baukonto belastet (v. Abschnitt III, Seite 10).

In der 21. ordentlichen Generalversammlung vom 24. Juni 1893 wurde von uns unter anderem die Beanstandung der Verrechnung der wirklichen Kosten der Brückenverstärkungen seitens des Bundesrates zur Sprache gebracht. Es handelte sich, wie bekannt, um die Kosten der bei der Moësa- und Melidebrücke ausgeführten Verstärkungen im Betrage von Fr. 8713. 77; der Bundesrat hatte diesbezüglich das Begehren gestellt, es seien diese Verstärkungen auf Grundlage des Einheitspreises der erstmaligen Erstellung eines jeden Objektes zu berechnen und die Mehrkosten von Fr. 1797. 67, welche sich bei der Ausführung ergeben hatten, vom Baukonto zu entfernen. Nach Darlegung unseres grundsätzlichen Standpunktes hat die Generalversammlung beschlossen, das Begehren des Bundesrates abzulehnen, worauf die Sache dem Bundesgerichte zum Entscheide vorgelegt wurde.

Dieses hat nun mit Urteil vom 27. Dezember 1893 das Begehren des Bundesrates als unbegründet abgewiesen.

Da der Entscheid ein grundsätzlicher ist, so sind wir auch für die Zukunft berechtigt, die wirklichen Kosten der Verstärkung der eisernen Brückenkonstruktionen dem Baukonto zu verrechnen.

Wie erwähnt, belaufen sich diese Kosten bei den im Berichtsjahre verstärkten 7 Fachwerkbrücken auf Fr. 40,288. 04 und übersteigen um Fr. 11,600. 12 den Betrag, welcher nach dem Begehren des Bundesrates auf Baukonto dafür verrechnet werden durfte.

ad 2. Für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues sind im einzelnen folgende Kosten aufgelaufen:

	1893	1892	Differenzen gegenüber 1892
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
a. Kosten des Oberbaumaterials für den gewöhnlichen Geleiseunterhalt . . .	119,069. 88	132,684. 85	— 13,614. 97
b. Löhne für Regulieren der Geleise und Auswechseln von Oberbaumaterial . . .	204,985. 63	204,561. 41	+ 424. 22
c. Unterhalt der mechanischen Einrichtungen .	45,760. 02	38,288. 99	+ 7,471. 03
d. Totalerneuerung des Oberbaues . .	505,434. 30	467,581. 71	+ 37,852. 59
zusammen	875,249. 83	843,116. 96	+ 32,132. 87
Hievon ab:			
Wert des gewonnenen Altmaterials . .	130,298. 06	273,553. 58	— 143,255. 52
bleiben Nettoausgaben	744,951. 77	569,563. 38	+ 175,388. 39

Die Ausgaben ad *a*, *b* und *c* beziehen sich auf den laufenden Unterhalt der Geleise und mechanischen Einrichtungen (Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen und Centralweichenanlagen), diejenigen ad *d* auf die gänzliche Erneuerung von Strecken- und Stationshauptgeleisen in größeren zusammenhängenden Längen.

Im einzelnen haben wir hierüber zu berichten:

ad a. Im Berichtsjahre mußten wegen Schadhaftigkeit 12,660 Stück Querschwellen (1892 13,566 Stück), und zwar: 4508 Tannenschwellen (1892 6916), 7176 Stück Eichenschwellen (6043) und 976 Stück eiserne Querschwellen (607) ausgewechselt werden; von den 976 Stück schadhaft gewordenen eisernen Schwellen fallen 780 Stück auf die Type der ersten Anschaffung mit 9 mm starker Kopfplatte und ohne Einschnürung. (Die Kopfplattenstärke der jetzt in Verwendung stehenden eingeschnürten Querschwelle beträgt bekanntlich 12 mm.)

Diese ausgewechselten Schwellen wurden ersetzt durch 11,661 Stück Eichenschwellen und 999 Stück eiserne.

Außerdem wurden 385 Weichenhölzer und 511 Stück Brückenhölzer erneuert.

Der Verbrauch an Schienen zum gewöhnlichen Unterhalt der Geleise stellt sich im Berichtsjahre auf 2754,5 m Stahl- und 1970 m Eisenschienen, gegenüber 1548 m, bezw. 1619 m im Jahre 1892, welche zur Auswechslung solcher Schienen verwendet wurden, die entweder infolge von starker Abnutzung oder von Abblätterung oder wegen Querbruch aus dem Geleise entfernt werden mußten; die letztere Ursache kam in 48 Fällen auf 391 m betroffener Schienenlänge vor (8,3 % des Gesamtverschleißes). Hervorzuheben ist, daß sich unter den gebrochenen Schienen keine von der schweren Type IV befindet.

Von den schadhaft gewordenen Schienen stunden 71 Stück mit einer Länge von 746,74 Meter unter Garantiepflicht und es wurde von den betreffenden Lieferanten Ersatz gefordert.

Zur Verstärkung des Oberbaues auf den nach dem System 1882 verlegten Strecken wurden wieder 19,856 Stück Schienennägel und 5911 Stück Unterlagsplatten verwendet (1892: 27,289 Stück Nägel und 8170 Stück Platten).

ad b. Die für das Geleiseregulieren und die sonstigen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues aufgewendeten Taglöhne, bezw. Gehalte der ständigen Bahnarbeiter haben im Berichtsjahre einen Betrag von Fr. 204,985. 63 erreicht und stehen unbedeutend höher als 1892, trotzdem pro 1893 26,5 Kilometer II. Geleise mehr zu unterhalten und zu regulieren waren als im Jahr 1892.

ad c. Die daherigen Ausgaben betreffen den Unterhalt und die Erneuerung von Wechseln und Kreuzungen und den Unterhalt der Lokomotiv- und Wagen-Drehscheiben, der Schiebebühnen und der Stellwerksanlagen der centralisierten Weichen und belaufen sich auf Fr. 45,760. 02. Die Mehrausgaben gegenüber 1892 (Fr. 7471. 03) kommen zum größten Teile auf die außerordentlichen Arbeiten an den Geleiseköpfen und Stellwerksanlagen der Stationen infolge Einführung des II. Geleises. Die Anzahl der in den Geleisen liegenden Wechsel hat sich im Berichtsjahre um 38 (von 501 auf 539), jene der Kreuzungen um 41 (von 564 auf 605) vermehrt, teils infolge Anschlusses des II. Geleises der neu eröffneten Strecken an die betreffenden Stationen, teils infolge der unter Abschnitt III näher bezeichneten Stationserweiterungen.

An schadhaften Wechseln mußten im Berichtsjahre 19 Stück (1892 16), an unbrauchbar gewordenen Kreuzungen 28 Stück ausgewechselt werden.

Die fernern Unterhaltungsarbeiten geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

ad d. Eine gänzliche Erneuerung des Oberbaues hat in folgenden Strecken stattgefunden:

im Hochfluhtunnel	600 m	zusammen 11,018,5 m mit Stahlschienen Type IVa, wovon 852 m auf Eichenschwellen, und 10,166,5 m auf flußeisernen Querschwellen;
„ Stutzecktunnel	600 „	
„ Pfaffensprungtunnel	312 „	
„ Wattingertunnel	328 „	
„ Leggisteintunnel	212 „	
„ Naxbergtunnel	404 „	
„ Gotthardtunnel	7081 „	
„ La Lumetunnel	380 „	
„ Piano-Tondotunnel	330 „	
„ Travitunnel	235 „	
„ Precassino- und Meggiagratunnel samt der dazwischen liegenden Strecke	536,5 „	

ferner auf der Strecke zwischen Giubiasco und Cadenazzo 4872 m mit Stahlschienen Type II[1] auf flußeisernen Querschwellen.

Von den Ausgaben hiefür fallen:

		im ganzen:		per Meter Geleise:
auf die Erneuerungen mit Stahlschienen Type IV[a] auf eisernen Querschwellen	10,166,5 m	Fr. 327,014. 20	oder	Fr. 32. 16
auf die Erneuerung mit Stahlschienen Type IV[a] auf Eichenschwellen	852,0 m	„ 22,930. 56	„	„ 26. 91
auf die Erneuerung mit Stahlschienen Type II[1] auf eisernen Querschwellen	4,872,0 m	„ 131,680. 15	„	„ 27. 03
	zusammen	Fr. 481,624. 91		

Hiezu kommt:

für vorrätiges Material (eiserne Querschwellen, Stahlschienen Type II[1] und Befestigungsmittel) zur Erneuerung der beiden Hauptgeleise in der Abzweigstation Giubiasco	„	23,809. 39
Total	Fr.	505,434. 30

Es ist darauf hinzuweisen, daß sich auf den seit dem Jahre 1882 in Betrieb stehenden Linien die Totalerneuerung auf den Oberbau des Gotthardtunnels und der übrigen längern Tunnels beschränkt hat; der ausgewechselte Oberbau der Strecke Giubiasco-Cadenazzo stammt aus dem Jahre 1874.

Im Gotthardtunnel ist mit den diesjährigen Arbeiten die einmalige gänzliche Erneuerung des Oberbaues beider Geleise durchgeführt; die Erneuerung wurde im Jahre 1890 begonnen und hat folgenden Verlauf genommen:

1890	5,487	Meter	Geleise
1891	8,524	„	„
1892	8,268	„	„
1893	7,081	„	„
zusammen	29,360	„	„

Bekanntlich wurde die eingeleisige Strecke Göschenen-Airolo am 1. Januar 1882 und das II. Geleise am 1. Juni 1883 dem Betrieb übergeben; beide Geleise waren mit Stahlschienen Type II und Eichenschwellen erstellt worden; die mittlere Dauer dieses Oberbaues betrug daher 9¼ Jahre. Wir rechnen als Lebensdauer des nunmehr gelegten schweren Oberbausystems IV[a] 15 Jahre.

Der pro 1893 statutarisch dem Erneuerungsfonds zu entnehmende Zuschuß an die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung des Oberbaues beträgt Fr. 636,476. 50 (1892 Fr. 470,632. 75).

Aus nachstehender Tabelle ist der Stand unseres Oberbaues in Bezug auf die verschiedenen Typen und auf die Zunahme der Geleiselänge gegenüber dem Vorjahre und gegenüber dem Stande vom Jahre 1883 ersichtlich:

	1893		1892		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Gesamtlänge des durchgehenden Hauptgeleises:						
Rothkreuz-Chiasso, Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Locarno	340,061	100	319,364	100	259,571	100
Hievon fallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	16,843	5,0	21,842	6,8	34,638	13,3
„ „ „ Stahlschienen Type I . .	11,525	3,4	11,525	3,6	18,736	7,2
„ „ „ „ „ II . .	219,468	64,5	223,375	70,0	206,197	79,5
„ „ „ „ „ III . .	17,492	5,1	16,957	5,3	—	—
„ „ „ „ „ IV . .	74,733	22,0	45,665	14,3	—	—
und anderseits						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	6,207	1,8	10,564	3,3	88,975	34,3
„ „ „ Eichenschwellen	137,326	40,4	141,489	44,3	170,596	65,7
„ „ „ eisernen Schwellen . . .	196,528	57,8	167,311	52,4	—	—

Die Länge des durchgehenden Hauptgeleises ist nach diesem Ausweise gegenüber dem Vorjahre um 20,697 Meter = 6,1% der Gesamtlänge gestiegen, und zwar infolge der Betriebseröffnungen des II. Geleises auf den Strecken Erstfeld-Amsteg-Gurtnellen und Wasen-Göschenen, welche in das Berichtsjahr fallen.

Zu bemerken ist, daß von dem schweren Oberbausystem IV nun bereits 74,733 m Geleise oder 22% der Gesamtlänge in der Bahn liegen und daß die Länge des mit flußeisernen Querschwellen ausgestatteten durchgehenden Hauptgeleises auf Ende des Berichtsjahres 196,528 m oder 57,8% der Gesamtlänge beträgt.

ad 3. Für Unterhalt der Hochbauten haben wir eine Mehrausgabe von Fr. 8102. 02 zu verzeichnen; unter den Ausgaben erscheinen wieder solche für eine Anzahl von größeren Arbeiten, deren Kosten, ohne den regelmäßigen Unterhalt zu betreffen, dem Betriebskonto belastet werden mußten, und zwar:

Erstellung von 2 provisorischen Schuppen für Getreidelagerung in Flüelen (ca. 200 Wagenladungen)	Fr. 20,446. 27
Einrichtung der Wagenremise Erstfeld und verschiedener Räume in Bellinzona zur Aufnahme von Getreide	„ 4656. 15
Verschiedene Adaptierungsarbeiten an der alten Lokomotivremise in Erstfeld infolge des Anbaues einer neuen Remise (vide Abschnitt III pos. c. 4 d.)	„ 3433. 50
Ebensolche Arbeiten an der Lokomotivremise in Bellinzona infolge Vergrößerung derselben, (vide Abschnitt III pos. c. 9 a.) und Versetzen eines Kohlenschuppens . . .	„ 6337. 18
Erstellung von Einbauten in der Lokomotivremise in Lugano für Übernachtungslokale des Maschinenpersonals und andere Diensträume	„ 4492. 01
Umbau des Güterschuppens der ehemaligen Station Gordola zu einem Wärterhause mit Werkzeugschuppen	„ 3489. 80
Versetzen des Wärterhauses Nr. 106 beim Ausgange des Pratotunnels nach km 117. 6, wegen Unbewohnbarkeit infolge Rauchbelästigung	„ 3619. 65
zusammen	Fr. 46,473. 56

Für den eigentlichen Unterhalt der Hochbauten verbleibt somit eine Ausgabe von Fr. 75,598. 41, woran das Verwaltungsgebäude in Luzern mit Fr. 7806. 35, die Lagerschuppen in Brunnen mit Fr. 3727. 56 und die Hochbauten des internationalen Bahnhofes Chiasso mit Fr. 12,506. 70 partizipieren. Bei einem Bauwerte von rund 8,3 Mill. Franken sämtlicher Hochbauten, exklusive Verwaltungsgebäude, betragen daher die Unterhaltungskosten 0,8% dieses Wertes, ein Prozentsatz, welcher mit Rücksicht auf die starke Benutzung der Gebäude, die Anforderungen des reisenden Publikums, die ältere Holz- und Riegelkonstruktion vieler Bauten als ganz normal gelten kann.

In Bezug auf die etwas hohen Ausgaben für das Verwaltungsgebäude in Luzern muß erwähnt werden, daß im Berichtsjahre eine Verbesserung der Centralheizung ausgeführt wurde, welche eine bedeutende Ersparnis an Brennmaterial im Gefolge hat.

ad 4. Die Ausgaben für Unterhalt der Telegraphenleitungen, der Signale und Einfriedigungen, letztere inklusive Erneuerungen, sind um Fr. 904. 49 größer als im Vorjahre; davon fallen auf:

	1893	1892	Differenzen gegenüber 1892
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	26,649. 80	23,484. 89	+ 3,164. 91
Unterhalt der Signale auf den Stationen und auf der freien Bahn	5,654. 53	6,388. 66	— 734. 13
Unterhalt und Erneuerung der Einfriedigungen und Barrieren	41,961. 11	43,487. 40	— 1,526. 29
zusammen	74,265. 44	73,360. 95	+ 904. 49

An belangreichern außerordentlichen Unterhaltungsarbeiten sind hier zu erwähnen: die Erneuerung der alten Kontaktapparate zur Kontrolle der Zugsgeschwindigkeiten durch neue Quecksilberkontakte, System Siemens, auf der Strecke Faido-Biasca (Fr. 4612. 87) und die Erneuerung von abgegangenen Holzhägen durch Einfriedigungen aus Winkeleisen (in Felsboden) oder gestellten Steinplatten (zirka 6400 m Einfriedigung im Kostenbetrage von Fr. 18,890. 65).

Wir erwähnen auch, daß im Berichtsjahre von der Station Amsteg durch den Windgellen- und die beiden Bristentunnels bis über die Inschireußbrücke auf eine Länge von 2690 m ein fünfaderiges Telegraphenkabel und drei einaderige Signalkabel zum Ersatz der dort bestandenen Telegraphen- und Signalleitungen verlegt und die Telephonlinien Erstfeld-Göschenen, Airolo-Giornico und Bellinzona-Giubiasco mit Sprechstationen in allen Wärterhäusern erstellt wurden.

Die Kosten für die Herstellung beider Einrichtungen (Kabel Amsteg-Inschireußbrücke und Telephonlinien) sind dem Baukonto der Stammlinien belastet worden (vide Abschnitt III, pos. 2 e, 1 und 2).

Der Stand der Telegraphen und elektrischen Signalleitungen war am Ende des Berichtsjahres folgender:

Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen	Leitungen, Eigentum der Gotthardbahn		Bahndrähte an dem Gestänge des Staates		Zusammen	
	in Kilometern					
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linie	Drähte
Luftleitungen	43.610	180.600	192.680	771.960	236.290	952.560
Kabelleitungen	54.869	301.921	—	—	54.869	301.921
zusammen	98.479	482.521	192.680	771.960	291.159	1254.481
Stand pro 1892	107.279	487.437	183.360	725.240	290.639	1212.677

Die Veränderungen in dem Bestande haben ihren Grund sowohl in den oben genannten Neuerstellungen als auch in der Rückverlegung der provisorischen Leitungen der Strecke Erstfeld-Göschenen an die Bahn nach Beendigung der Bauarbeiten für das II. Geleise dieser Strecke.

ad 5. Die Ausgaben für Räumung der Bahn von Schnee und Eis sind im Berichtsjahre auf Fr. 35,326. 81 angewachsen und stehen daher um Fr. 6048. 86 höher als im Vorjahre. Die ganzen Mehrausgaben fallen auf den Monat Januar, in welchem auf der Nordseite des Gotthard eine besonders frost- und schneereiche und stürmische Witterung herrschte; namentlich die Tage zwischen dem 23. und 26. waren sehr kritisch, indem die durch reiche Schneefälle angehäuften Schneemassen an vielen Orten längs der Strecke Gurtnellen-Göschenen ins Rutschen gerieten und die Bahnlinie derart überschütteten, daß eine Verkehrsstörung eintrat, die vom 23. Januar, 4 Uhr nachmittags bis 24. Januar, 12 Uhr 20 Min. nachmittags andauerte. Zur Freimachung der Linie mußte Mannschaft von der Südseite requiriert werden, da wegen Lawinengefahr von der Nordseite nicht beizukommen war. Die Verteilung der Ausgaben in der üblichen Weise stellt sich wie folgt:

	1893 Fr. Cts.	1892 Fr. Cts.
Vom 1. Januar bis 31. Dezember		
Strecken nördlich vom Gotthardtunnel mit 65 km offener Bahn	21,405. 25	15,767. 50
per Kilometer	330. —	239. 50
Strecken südlich vom Gotthardtunnel bis Giubiasco mit 60 km offener Bahn	12,658. 36	11,590. 05
per Kilometer	210. —	193. 20
Strecken der Monte Cenerilinie und der übrigen Anschlußlinien mit 81 km offener Bahn	1,263. 20	2,120. 40
per Kilometer	15. 60	26. 20
zusammen für 228 km offene Bahn	35,326. 81	29,477. 95
per Kilometer	155. —	130. —

Zum Schlusse fügen wir die Übersicht der für die einzelnen Verrichtungen und Arbeiten aufgewendeten Schichtenzahl von Taglohnarbeitern bei:

Verrichtungen und Arbeiten:	Schichtenzahl der Taglohnarbeiter 1893	1892
1. Aushülfe, Extrabewachung und Stellvertretung an Ruhetagen	25,475	24,423
2. Stellvertretung in Krankheitsfällen	3,640	3,581
3. Gesetzliche Ruhetage der Taglohnarbeiter	3,824	3,387
4. Unterhalt der Bahnanlagen:		
Unterbau	35,076	38,673
Oberbau und mechanische Einrichtungen	55,858	53,887
Hochbau	4,005	3,734
Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen . . .	4,385	4,631
Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	6,397	6,873
zusammen	138,660	139,189

Es waren daher außer dem ständigen Personal bei 300 nutzbaren Arbeitstagen im Durchschnitte 462 Taglohnarbeiter per Tag bei der Bahnaufsicht und beim Unterhalte der Bahnanlagen beschäftigt.

ad C. Die sonstigen Ausgaben betragen Fr. 70,694. 38 gegen Fr. 63,745. 48 pro 1892, also Fr. 6948. 90 mehr als im Vorjahre; von der Differenz fällt ein größerer Teil (Fr. 4014. 45) auf den Unterhalt und die Erneuerung des Inventars und der Gerätschaften für den Bahnunterhalt, und der Rest auf Büreaubedürfnisse (Fr. 1723. 04) und Kulturentschädigungen (Fr. 1255. 20), namentlich für Brandfälle infolge des Funkenwurfes der Lokomotiven.

Die Mehrkosten für Unterhalt des Inventars haben ihren Grund darin, daß pro 1893 die Kosten von 2 ausrangierten alten Schneepflügen (Fr. 8340. 33), welche vom Baukonto abgeschrieben wurden, diesem Kapitel belastet worden sind. Die Anschaffungskosten für die Ersatzpflüge im Betrage von Fr. 16,800 stehen wieder auf Baukonto (v. Abschnitt III, Seite 13).

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben dieser Dienstabteilung beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 1,741,404. 07 gegenüber Fr. 1,633,948. 14 im Vorjahre.

Von der Mehrausgabe von Fr. 107,455. 93 fallen:

auf die Personalausgaben	Fr. 101,474. 67
auf die sonstigen Ausgaben	„ 5,981. 26

Die Personalausgaben sind infolge von Besoldungserhöhungen und Vermehrung des Stations- und Zugspersonals gestiegen. Letztere ist durch die Einführung der neuen Nachtschnellzüge und durch den andauernd starken Güterverkehr herbeigeführt worden.

Bei den sonstigen Ausgaben fällt die Vermehrung auf die Kosten für Beleuchtung der Stationen als natürliche Folge der Vermehrung der bei Nacht verkehrenden Züge.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1892 Fr. 2,696,834 67 betrugen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2,816,640. 21.

Davon fallen:

	1893	1892
auf Personalausgaben	Fr. 754,958. 73	Fr. 677,987. 15
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 1,336,717. 20	„ 1,365,671. 75
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 707,113. 76	„ 632,898. 90
„ sonstige Ausgaben	„ 17,850. 52	„ 20,276. 87
Summa	Fr. 2,816,640. 21	Fr. 2,696,834. 67

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

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Von den im Jahre 1892 bei der schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellten 7 Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender — Serie C^{3T} — für Schnellzüge auf den Bergstrecken sind im Berichtsjahre 5 Stück abgeliefert worden. Die Ablieferung der bestellten weitern 2 Stück fällt in das laufende Jahr.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Briquettes (hauptsächlich aus der Ruhr) zur Verwendung. Die Verwendung der Briquettes für die Lokomotiven aller Personenzüge wurde im Berichtsjahre fortgesetzt.

Eine wesentliche Verminderung des Preises des Brennmaterials wurde im Berichtsjahre dadurch herbeigeführt, daß mit dem Inkrafttreten des neuen Reglements betreffend die Taxberechnung für dienstliche Sendungen vom 1. Mai 1893 an für den Transport der Dienstkohlen auf der eigenen Strecke keine Taxberechnung mehr stattfindet.

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
1892:	44,418,980 „	„ „ „ „	1,301,109.18
1893:	48,166,950 „	„ „ „ „	1,279,124 20

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 „
1892:	13,72 „	„ „ „	40,20 „
1893:	13,65 „	„ „ „	36,26 „

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175,5	kg	im	Kostenbetrage	von	Fr. 71,782. 25
1884:	54,316,5	„	„	„	„	„ 45,162. 25
1885:	54,682,7	„	„	„	„	„ 42,246. 79
1886:	56,458,5	„	„	„	„	„ 36,435. 36
1887:	68,113,9	„	„	„	„	„ 38,363. 39
1888:	91,513,3	„	„	„	„	„ 45,184. 30
1889:	105,606,7	„	„	„	„	„ 44,712. 94
1890:	111,305,2	„	„	„	„	„ 45,106. 77
1891:	127,024,8	„	„	„	„	„ 48,287. 84
1892:	151,881,6	„	„	„	„	„ 61,414. —
1893:	169,801,45	„	„	„	„	„ 62,836. 18

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 „
1892:	0,047	„	„	„	„	1,90 „
1893:	0,048	„	„	„	„	1,78 „

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen Fr. 473,350. 58 gegen Fr. 448,875. 53 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 13,417 Cts. gegen 13,869 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat im Berichtsjahre folgende Änderungen erlitten:

Zuwachs: 46 Stück gedeckte Güterwagen (6 Stück Serie K^{RC1}, 10 Stück G^{RC1} und 30 Stück G^{R1}).

Die 20 Kiestransportwagen Serie S^2 sind durch Anbringen von Bodenrippen in Steintransportwagen, Serie M^2, umgebaut worden. 12 Kiestransportwagen, Serie S, sind dem Stationsdienst als Stationswagen zugeteilt worden. Die Vermehrung der Ausrüstungsgegenstände der 3 Hülfswagen machte es nötig, für diese letzteren größere Wagen zu verwenden; es wurden deshalb die bisherigen Hülfswagen als K^C-Wagen wieder für Transportzwecke dem Betrieb übergeben und diesem dafür 3 K^{RC1}-Wagen entzogen und als Hülfswagen verwendet.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) beträgt im Berichtsjahre kg 23,250,10 im Kostenbetrage von Fr. 5071. 05 gegen kg 19,511,5 im Kostenbetrage von Fr. 4131. 55 oder per Wagenachsenkilometer 0,295 gr à 0,006 Cts. gegen 0,279 gr à 0,006 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 260,612. 28 gegen Fr. 203,724. 05 im Vorjahre.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 115,881. 25; davon fallen auf Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 11,407. 86, auf Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 103,398. 72 und auf Pachtung von Büreau- und Magazinslokalitäten Fr. 1074. 67. Die Mehrausgabe für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken rührt namentlich daher, weil der Anteil der aarg. Südbahn an den Transporteinnahmen der Strecke Rothkreuz-Immensee infolge Zunahme des Verkehrs auf dieser Strecke pro 1893 erheblich größer ist als im vorigen Jahre. Diejenige für Wagenmieten hat ihren Grund in der Erhöhung des Mietsatzes für Kurse der schweiz. Wagen auf der Gotthardbahn, hauptsächlich aber in dem bedeutend stärkeren Wagenverkehr als im Jahre zuvor.

Auf Verlust an Hülfsgeschäften ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 559. 82.

Feuerversicherungen. Im Bestand der Versicherungsverträge für die Gebäude- und Mobiliarversicherung der Gesellschaft ist im Laufe des Jahres keine Änderung eingetreten. Die Mehrausgabe für die Feuerversicherung fällt ausschließlich zu Lasten der Versicherung der Getreidevorräte in den Lagerhäusern der Gotthardbahn. Zu Ende des Jahres erreichten die Lagerbestände einen Wert von ca. Fr. 5,700,000, für die wir — nicht ohne Schwierigkeiten — bei den in der Schweiz konzessionierten Versicherungsgesellschaften Deckung des Risikos gefunden haben.

Unfallentschädigungen. Die Zahl der Unfälle mit bleibendem Nachteil für die Betroffenen war im Berichtsjahre außergewöhnlich gering. Es ist damit neuerdings konstatiert, daß die Zahl der schweren Unfälle mit der Größe des Verkehrs in keinem Zusammenhange steht, die regelmäßige Inanspruchnahme und Anspannung der Aufmerksamkeit des Dienstpersonals vielmehr ein Mittel zur Unfallverhütung ist. In keinem der anhängig gewordenen Haftpflichtfälle ist von den Betroffenen ein Verschulden der Gesellschaft, ihrer Organe oder Einrichtungen geltend gemacht worden; dessenungeachtet konnten wir nach Maßgabe der schweiz. Haftpflichtgesetzgebung und der Praxis des Bundesgerichtes die Haftpflicht bei den Unfällen, welche das Dienstpersonal betrafen, nicht ablehnen. Der in frühern Geschäftsberichten wiederholt erwähnte Haftpflichtfall aus dem Jahre 1891 ist trotz unserer Bemühungen, die gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, zur Stunde noch unerledigt. Die aus dem Vorjahre verbliebenen Fälle sind durch gütliches Übereinkommen mit den Geschädigten erledigt worden. Von den im Berichtsjahre hinzugekommenen zwei Unfällen, durch welche Bahnbedienstete betroffen worden sind, hat bei dem einen eine gütliche Verständigung über die Entschädigung stattgefunden, während bezüglich des andern Falles die Verhandlungen zu Ende des Jahres noch nicht abgeschlossen waren.

Der Unfall, durch den ein Reisender, welcher während der Fahrt aus dem Wagen auf die Plattform trat und herabstürzte, betroffen worden ist, hat uns weiter nicht beschäftigt, da ein offenbares Verschulden des Verunglückten vorlag. Ebenso wurde die Haftpflicht betreffend den Unfall einer Drittperson, welche trotz Warnung beim Herannahen eines Güterzuges bei einem geöffneten Privatübergang das Geleise überschritt und getötet wurde, abgelehnt.

Über die Schadensfolgen der Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen, für die wir gemäß dem Übereinkommen vom 5. September 1885 betreffend die gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle mit den vier übrigen schweizerischen Hauptbahnen zu haften haben, ist uns von seiten der vertretungspflichtigen Jura-Simplon-Bahn weder Bericht noch eine weitere Abrechnung zugekommen. Die Liquidation wird daher auf nächstes Jahr verschoben bleiben. Dagegen ist die Schlußabrechnung über die Entschädigungen für den Unfall vom 25. Juni 1891 beim Zusammenstoß zweier Züge im Bötzbergtunnel von der Nordostbahn vorgelegt und unser Anteil mit Fr. 4832. 30 bezahlt worden.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 1,073.

Entschädigungen wurden geleistet:

Für Beschädigungen	in 282 Fällen	Fr.	10,614. 89
„ Manko	„ 156 „	„	2,395. 75
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 75 „	„	3,314. 67
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen ꝛc.	„ 10 „	„	843. 95
„ Verschiedenes	„ 44 „	„	1,770. 44
	zusammen in 567 Fällen	Fr	18,939. 70

Hievon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 2,951. 46	
Beteiligung fehlbarer Angestellten ꝛc.	„ 38. —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen ꝛc.	„ 542. 90	„ 3,532. 36
Es verbleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 15,407. 34

Die Zahl der Entschädigungsfälle hat ziemlich genau im Verhältnis der Verkehrssteigerung zugenommmen; der Gesamtbetrag des Schadens ist jedoch geringer als im Vorjahr, da im Berichtsjahr beim Gütertransport kein irgendwie erheblicher Unfall vorgekommen ist.

Unter den Vergütungen für Lieferfristüberschreitung figuriert ein beträchtlicher Posten für Verspätung einer Sendung Maschinen aus Italien nach Antwerpen, die im Vorjahr infolge des Zusammentreffens verschiedener ungünstiger Umstände entstanden war.

Der Posten Verschiedenes ist durch den Ersatz eines Schadens von Fr. 933. 30 wegen Überfahrens von 4 Stück Vieh während des Weidganges außergewöhnlich belastet worden.

Konzessionsgebühren. Wie wir schon in frühern Geschäftsberichten angedeutet haben, sind zwischen dem Bundesrate und uns über die Berechnungsweise der Konzessionsgebühr Meinungsverschiedenheiten entstanden.

Gestützt auf Art. 19, Al. 3 des Bundesgesetzes betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 hatte der schweiz. Bundesrat von der Gotthardbahngesellschaft für das Jahr 1889 die Bezahlung einer Konzessionsgebühr von Fr. 200 per Kilometer, im ganzen für 266 Kilometer eine Summe von Fr. 53,200, verlangt. Wir erhoben dagegen die Einwendung, es könne nur für die Linie Cadenazzo-Pino (16 km) die Konzessionsgebühr nach Maßgabe des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 berechnet werden, für unsere sämtlichen übrigen, vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 konzedierten Linien sei die Konzessionsgebühr nicht nach Maßgabe dieses Gesetzes, sondern gemäß den Bestimmungen der Konzessionen zu berechnen und dürfe daher nicht mehr als Fr. 500 per Wegstunde betragen. Der Bundesrat beharrte indes auf seiner Forderung, worauf wir den geforderten Betrag unter Rechtsvorbehalt bezahlten, dagegen im Dezember 1890 beim Bundesgericht Zivilklage gegen den schweiz. Bundesrat namens des Bundesfiskus stellten, mit dem Begehren um Rückzahlung der zu viel erhobenen Konzessionsgebühr und Festsetzung der inskünftig zu erhebenden Gebühr auf Fr. 500 per Wegstunde statt Fr. 200 per Kilometer. In der Klagebeantwortung bestritt der Bundesrat die Kompetenz des Bundesgerichtes mit dem Antrag, das Bundesgericht möge als in Sachen nicht zuständig die Klage der Gotthardbahn gegen den Fiskus des Bundes von der Hand und zur Entscheidung an den Bundesrat weisen. Mit Urteil vom 5. Dezember 1891 wies das Bundesgericht die Einrede der Inkompetenz des Gerichtes als unbegründet ab und legte die Gerichtskosten dem Bundesfiskus auf. Hierauf erhob der Bundesrat den

Kompetenzkonflikt und die Streitfrage gelangte zum Entscheide an die h. Bundesversammlung, welche am 15. Dez. 1892 den Bundesrat als zuständig erklärte. Unterm 4. Februar 1893 erhielten wir durch das Bundesgericht offizielle Kenntnis von dieser Entscheidung.

In Übereinstimmung mit der schweiz. Nordostbahn, welche wegen der Berechnung der Konzessionsgebühren mit dem Bundesrat ebenfalls im Streite lag, verzichteten wir auf eine weitere Verfolgung der Angelegenheit, da ein materieller Rekurs bei der Bundesversammlung angesichts der Art und Weise der Behandlung des Kompetenzkonfliktes aussichtslos erschien. Die Angelegenheit ist somit als erledigt zu betrachten.

Die Ausgaben für Verschiedenes im Betrage von Fr. 87,494. 66 sind um Fr. 31,574. 40 größer als das vorige Jahr. Sie schließen unter anderem in sich:

Fr. 10,302. 18 Zahlungen für das Lebensmitteldepot Bellinzona,
" 3,396. 57 Zahlungen für die Wasch- und Badanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte,
" 12,347. 53 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn,
" 49,741. 05 Beteiligung der Gotthardbahn an der Weltausstellung 1893 in Chicago.

Über unsere Privatschulen können wir zu unserer großen Befriedigung nur erfreuliches mitteilen und im allgemeinen auf den letzten Geschäftsbericht verweisen. Wir müssen uns mehr und mehr überzeugen, daß deren Errichtung ein wirkliches Bedürfnis war und von unseren Angestellten als eine Wohltat betrachtet wird. Zu den im letzten Berichte aufgeführten Schulen sind zwei neue hinzugekommen:

in Erstfeld, wo sehr viele Angestellte wohnen müssen, haben wir im Frühling 1893 eine Sekundarschule und

in Biasca, wo die Verhältnisse ähnlich sind, im Herbste eine deutsche Primarschule errichtet.

Es läßt sich heute noch nicht mit Bestimmtheit sagen, ob auf diesem Gebiete weitere Schritte zu thun seien, so namentlich durch Errichtung einer zweiten Lehrstelle an der deutschen Primarschule Bellinzona, die gegen sechzig Schüler zählt. Hiebei ist auch zu berücksichtigen, daß eine Fortbildungsschule für unsere Werkstättenlehrlinge sehr erwünscht wäre, und zwar sowohl für die italienisch- als die deutschsprechenden. Die Ausgaben sind verhältnismäßig nicht bedeutend, unsere Interessen an der besseren Ausbildung dieses Personals dagegen groß.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Beim Betrieb im engern Sinne sind während des Berichtsjahres 77 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: in Ausweichungen	3
auf offener Bahn	—
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	2
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden	69
4. Andere Unfälle	3
	77

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	1
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	1	1
Bahnbedienstete	2	63
Drittpersonen	1	1
	4	66

Bezüglich der Unfälle, bei welchen der Tod entweder sofort oder bald nachher eintrat, bemerken wir folgendes:

Am 21. Januar fiel der Reisende Fontana Giacomo bei Zug 5 zwischen Rivera-Bironico und Taverne vom Wagen und starb noch am gleichen Tage infolge der erlittenen Verletzungen.

Am 6. März wurde der Bremser Waller Kaspar auf der Station Erstfeld beim Überschreiten der Geleise von einer Rangiermaschine überfahren und sofort getötet.

Am 1. Juli wurde der Stationswärter Cavadini Pietro auf der Station Chiasso beim Manöver überfahren; derselbe starb an den erhaltenen Verletzungen am 5. gleichen Monats.

Am 13. November ist der Landwirt Franscini Defendente beim Überschreiten der Bahn unterhalb der Station Bodio von Zug 507 überfahren und sofort getötet worden.

2. Hülfskassen.

a. Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Wie aus den beigefügten statistischen Aufzeichnungen ersichtlich ist, war im Berichtsjahr sowohl der Zuwachs an Unterstützten, wie an Pensionsberechtigten verhältnismäßig gering. Der Zuwachs an Pensionierten resultiert in der Hauptsache aus dem Übertritt von der Abteilung der Unterstützten in die Pensionsklasse; neu hinzugekommen ist einzig die Familie eines verstorbenen Angestellten. Von der Gesamtzahl der Mitglieder sind im Laufe des Berichtsjahres drei verstorben; eine noch geringere Sterblichkeit ergibt sich bei den Unterstützten und Pensionierten selbst, und es scheint sich auch bei unserem Institute die Erfahrung zu bestätigen, daß die Sterblichkeit von Rentnern eine bedeutend geringere ist als diejenige der allgemeinen Bevölkerung.

Das Rechnungsergebnis der Hülfskasse für das Jahr 1893 ist insofern ungünstig, als auf dem Wertschriftenbestand Kursverluste im Betrage von Fr. 118,985 entstanden sind. Die Verluste fallen ausschließlich auf italienische Wertpapiere, welche in der Hauptsache aus Eisenbahnobligationen bestehen, die indessen infolge der allgemeinen Krisis ebenfalls gelitten haben.

Die momentane, nominelle Einbuße hat übrigens vorläufig keine weitern Folgen, da die Titel nach ihrer Zweckbestimmung als Deckungskapital dienen und nicht veräußert werden müssen. So lange diese Notwendigkeit nicht eintritt und der Zinsertrag ungeschmälert bleibt, haben die Kursschwankungen der Deckungskapitalien keinen Einfluß auf die versicherungstechnische Bilanz, welche bekanntlich auf der Voraussetzung eines Zinsenertrages von 4 % des vorhandenen Deckungsfonds beruht.

Durch die im Laufe der letzten Jahre vorgenommenen Abschreibungen auf dem Nominalwerte der Werttitel ist das Zinsenerträgnis auf über $4^1/_2$% der in der Bilanz ausgewiesenen Bestände angewachsen. Der Mehrbetrag über 4% muß bei der nächsten Prüfung der Bilanz eine Reserve ergeben, durch welche die Kursverluste, sofern diese inzwischen nicht wieder eingebracht worden sind, wenigstens teilweise ausgeglichen werden.

Übersicht über die Mitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Mit Unterstützung oder Pension ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	5	1	9	1012
1892	1012	178	38	8	4	8	1132
1893	1132	87	42	5	3	3	1166

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
					Unterstützte					Pensionierte					
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Aversalentschädigung	Gestorben	Total	durch Aversalentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80	84,993.50	1,791,428.03
1892	1,675,888.17	99,261.88	245,122.47	79,271.51	2,099,544.03
1893	2,036,018.38	101,676.—	143,954.76	92,898.05	2,374,547.19

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldovortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalentschädigungen	Total				
1891	21,475.13	21,781.62	2600.00	45,856.75	5,903.06	63,780.05	115,539.86	1,675,888.17
1892	25,099.69	27,798.31	3626.65	56,524.65	6,093.75	907.25	63,525.65	2,036,018.38
1893	32,696.18	31,443.55	—	64,139.73	7,271.05	121,465.04	192,875.82	2,181,671.37

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlaß. Die Reserven haben wiederum einen Zuwachs erhalten.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter weist neuerdings einen Rückschlag auf. Die Revision der Statuten, durch welche die Beiträge und die Leistungen der Kasse in ein richtiges Verhältnis gebracht werden sollen, ist vorbereitet, kam jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschluß. Die Vorlage hat durch die Unsicherheit über die Grundlagen der im Wurfe liegenden Bundesgesetzgebung über die Krankenversicherung, welcher der neue Entwurf der Statuten angepaßt werden soll, eine weitere Verzögerung erlitten. Wir beabsichtigen übrigens, auch ohne Rücksicht auf die staatliche Regulierung der Frage, eine Reform des Krankenversicherungswesens im Laufe dieses Jahres durchzuführen.

Die in Liquidation begriffene Krankenkasse für die Arbeiter beim Bau des II. Geleises verzeigt pro 1893 folgendes Resultat:

Einnahmen:

Saldo vom 31. Dezember 1892	Fr.	15,639. 23	
Monatsbeiträge der Mitglieder	"	702. 20	
Erlös aus verkauftem Mobiliar	"	1,800. 60	
Kapitalzinsen	"	510. 25	
Summa			Fr. 18,652. 28

Ausgaben:

Verwaltungskosten	Fr.	101. 02	
Transportkosten	"	21. 20	
Arztkosten	"	193. 30	
Medikamente	"	325. 95	
Verpflegungskosten	"	235. 90	
Beerdigungskosten	"	6. —	
Verschiedenes	"	247. 40	
Summa			Fr. 1,130. 77
Saldo per 31. Dezember 1893			Fr. 17,521. 51

Der Saldo wird ausgewiesen:

Gutschein Nr. 14524 der Ersparniskasse Uri	Fr. 15,890. —
ein Konto-Korrentguthaben bei der nämlichen Kasse	" 1,345. 25
Barschaft	" 286. 26
Saldo wie oben	Fr. 17,521. 51

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2820. 78 zugeflossen. Entnommen wurde demselben pro 1893 nichts.

Der Fonds ist auf den 31. Dezember 1893 auf Fr. 73,509. 18 angewachsen und der Titelbestand von nom. Fr. 67,500. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn um Fr. 2000 auf Fr. 69,500 erhöht worden.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Beamten vermehrte sich im Berichtsjahre durch die definitive Anstellung eines weitern Werkführergehülfen.

Die Zahl der Arbeiter bewegte sich das Jahr hindurch in folgenden Grenzen:

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 334 Mann
" 31. Dezember " " " " 363 "

Die größte Zahl, am Monatsende, war 367, die kleinste 335, und zwar:

Vorarbeiter	8—8	Maler und Lackierer	8—7
Schlosser und Monteurs	134—119	Malergehülfen	1—1
Dreher	28—28	Sattler und Gehülfen	4—4
Schmiede und Zuschläger	15—16	Lehrlinge	41—38
Kesselschmiede	6—6	Handlanger	103—89
Kupferschmiede	3—3	Werkzeugmacher	1—1
Spengler	1—1	Metallgießer	2—2
Schreiner und Glaser	11—11	Nachtwächter	1—1

Im ganzen gelangten 127 Lokomotiven, 551 Personen- und 2022 Güterwagen zur Reparatur.

Am 1. Januar waren 16 Lokomotiven, 28 Personen- und 87 Güterwagen und am 31. Dezember 17 Lokomotiven, 40 Personen- und 52 Güterwagen in Reparatur.

Außer den Reparaturen am Rollmaterial wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und für Wagen; Ausrüsten von 7 Lokomotiven, 15 Personen-, 10 Gepäck- und 86 Güterwagen mit der Westinghousebremse; Anbringen der Dampfheizung an 2 Personen- und 8 Gepäckwagen; Vermehren der Heizkörper in 15 Personenwagen; Vergrößern des Radstandes und Ausrüsten mit freien Lenkachsen von 4 Personenwagen; Umbauen von 20 S^2 Wagen in Steintransportwagen Serie M^2; Erstellen der Dampfheizungseinrichtung in der Centralwerkstätte; Anfertigen von Materialien, wie Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben ꝛc. für die Materialverwaltung; ferner: Reparatur und Umändern von Inventargegenständen ꝛc. verschiedener Dienstabteilungen.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich im Berichtsjahre hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem kleinen Unterhalte der im Dienste stehenden Lokomotiven. Überdies führten sie auch Arbeiten aller Art aus für die verschiedenen Dienstabteilungen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

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

Die größte Arbeiterzahl am Monatsende betrug 55, die kleinste 47 Mann.

Die Arbeiter verteilten sich auf die drei Depots wie folgt:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	14—18	7—8	5—6
Dreher	0—1	0—1	—
Schmiede und Zuschläger	1—3	—	—
Spengler	0—1	1	—
Lehrlinge	3—4	7—9	—
Dampfmaschinenheizer	0—1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger	1—2	3	1—2

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	29,258,000 m³ Gas.
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1893	359,000 „ „
Total	29,617,000 m³ Gas.

Hievon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn	12,998,399	
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen	14,560,526	
		27,558,925 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1893		1,803,075 „ „
Gasvorrat auf 1. Januar 1894		255,000 „ „
	Total wie oben	29,617,000 m³ Gas.

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

pr. produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 69
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 80

Den Abnehmern wurde das Gas zu Fr. 1. 80 pr. m³ verrechnet.
Im Betriebsjahre wurden 54,245 kg Rohmaterialien vergast.
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 53,94 Gas.

G. Personaletat.

Infolge der großen Geschäftszunahme im Lagerhaus Brunnen wurden die Stellen des Lagerhausverwalters und des Vorstandes in Brunnen getrennt.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1893		1892	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	13		13	
Archivariat	3		3	
Büreau der Rechnungsrevision	7		7	
Buchhaltungsbüreau	5		5	
Hauptkassa	6		6	
Kommerzielles Büreau	12		12	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	33		31	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3		3	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3		3	
Abwartpersonal	7		7	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8		8	
Materialverwaltung	16		15	
Materialverwaltung: Arbeiter ꝛc. in den Depots	10		8	
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen .	6		4	
		134		127

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	14		14	
Bahningenieure und deren Büreaux	12		12	
Bahnmeister und Aufseher	20		20	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen . .	38		38	
Streckenwärter	95		94	
Nachtwächter und ständige Bahnarbeiter	142		142	
Barrierenwärterinnen	121		120	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	462	910	448	894
Übertrag		1044		1021

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

	1893		1892	
Übertrag		1044		1021
Oberbetriebsinspektor und Büreau desselben	12		12	
Wagenkontrolle	8		8	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	7		8	
Stationsvorstände	34		33	
Souschefs	8		9	
Stationsgehülfen	56		55	
Wagenkontrolleure	13		12	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	10		10	
Ambulante Stellvertreter	9		9	
Lagerhausverwalter	1		—	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	51		48	
Güterschaffner	16		16	
Rangiermeister	7		7	
Rangiermeister-Gehülfen	4		4	
Portiers und Hülfsportiers	6		6	
Volontäre	11		18	
Stationswärter	95		89	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtuug	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	46		44	
Kondukteure	74		65	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	131		134	
Übersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Gepäckarbeiter	2		2	
Lampisten	8		8	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	6		4	
Manöveristen	44		41	
Güterarbeiter	120		115	
Maschinenwärter-Gehülfen	1		1	
		808		786

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	16		15	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	11		12	
Lokomotivführer	79		73	
Lokomotivheizer	71		57	
Übertrag	177	1852	157	1807

	1893		1982	
Übertrag	177	1852	157	1807
Lokomotivheizer provisorisch	33*		27*	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	54		48	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	6		6	
Wagenvisiteur-Gehülfen (5 provisorisch)	13		12	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	33		33	
		324		291

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	8		8	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (2)	5		4	
Vorarbeiter	8		9	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	212		184	
Handlanger	96		78	
Lehrlinge	39		31	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	3		3	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	31		30	
Handlanger	6		6	
Lehrlinge	11		9	
		419		362

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1		1	
Gasarbeiter	4		4	
		5		5
Total		2600		2465

Rekapitulation.

	1893	1892
Zahl der Betriebsbeamten	1392, per Bahnkilometer 5.23	1351, per Bahnkilometer 5.08
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1208, „ „ 4.54	1114, „ „ 4.18
Total	2600, per Bahnkilometer 9.77	2465, per Bahnkilometer 9.26

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