Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 23 (1894)

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

und Futtermauerwerk 35½ %, vom Mauerwerk der Brücken und Durchlässe 52 % der vorgesehenen Gesamtmenge geleistet; der neue Gütsch- und der Schönheimtunnel sind im Stollen durchgeschlagen; am 22. November wurde der neugebaute Teil des Güterbahnhofes bezogen und am 13. Dezember ein provisorischer Personenbahnhof dem Betriebe übergeben, um die Fundierungsarbeiten für das neue Aufnahmsgebäude in Angriff nehmen zu können. Von den Konkurrenzplänen für dieses Gebäude hat keiner den Anforderungen ganz entsprochen; die Jury erkannte einen zweiten und zwei dritte Preise zu und empfahl einen fernern Entwurf zum Ankauf; für die Ausführung stellte jedoch die Centralbahn ein eigenes Projekt auf und arbeitete im Laufe des Berichtsjahres die Detailpläne hierzu aus. Sie beabsichtigt, den Bahnhofumbau derart zu fördern, daß bis zum Beginn der Sommerfahrplanperiode 1896 sämtliche neuen Anlagen dem Betriebe übergeben sein werden.

IV. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Personen- und Gepäckverkehr. Im letztjährigen Geschäftsbericht hatten wir erwähnt, aus welchen Gründen die schweizerischen Bahnen an die Annahme der vom schweizerischen Eisenbahndepartement gewünschten Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette die Bedingung knüpften, daß die Unübertragbarkeit der Billette formell im schweizerischen Transportreglement ausgesprochen und daß bei Unterbrechung der Fahrt die Abstempelung der Billette vorgeschrieben werde.

Unterm 10. Juli 1894 hat alsdann der h. Bundesrat den nachstehenden, die von den Bahnen gestellten Bedingungen berücksichtigenden Beschluß gefaßt:

1. Der vom schweizerischen Eisenbahnverband vorgeschlagenen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette um je einen Tag,

2. der von demselben gewünschten Aufnahme des Grundsatzes der Unübertragbarkeit der Billette und

3. der von demselben ferner gewünschten Einführung der Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechungen

die nachgesuchte Genehmigung in der Meinung zu erteilen, daß die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette spätestens auf 1. Januar 1895 zur Durchführung zu kommen habe.

Gegen diesen Beschluß, bezw. gegen Ziffer 2 und 3 desselben wurde aber von verschiedenen Seiten, namentlich von der Presse, Protest erhoben. Wir können nicht auf alle gegen die Sache selbst erhobenen Einwendungen und auf alle den Bahnen im allgemeinen gemachten Vorwürfe eintreten, sondern weisen nur darauf hin, daß laut den Konzessionen auf Billetten für Hin- und Rückfahrt eine Ermäßigung von 20 % auf den Taxen für einfache Fahrten einzutreten hat. Hieraus geht unzweifelhaft hervor, daß die Hin- und Rückfahrtsbillette schon durch die Konzessionen als unübertragbar erklärt worden sind; denn der Begriff „Hin- und Rückfahrt" setzt unbedingt voraus, daß die Strecke von A nach B und die Strecke von B nach A von einer und derselben Person zurückgelegt wird. Würde dagegen die Fahrt von B nach A von einer andern Person ausgeführt als diejenige von A nach B, so wären das eben zwei einfache Hinfahrten. Die bis Mitte der Achtzigerjahre erteilten Konzessionen bestimmen auch, daß die „Hin- und Rückfahrt" am gleichen Tage, bezw. am gleichen und folgenden Tage stattzufinden habe.

Wenn nun die Bahnen, nachdem sie bereits schon jetzt bezüglich der Gültigkeitsdauer über die ihnen vorgeschriebenen Verpflichtungen hinausgegangen sind, diesbezüglich noch weitere Zugeständnisse machen sollen, und

wenn einzelne derselben auch bezüglich des Rabattes entweder bereits erheblich weiter gegangen sind, als die Konzessionen sie verpflichten, oder dies noch zu thun beabsichtigen, so dürfte es ohne weiteres begreiflich erscheinen, daß sie auch von dem ihnen durch die Konzessionen zustehenden Rechte der Unübertragbarkeit um so eher Gebrauch machen wollen, als eben durch jede Verlängerung der Gültigkeitsdauer und durch jede Taxherabsetzung dem Billetverkauf Vorschub geleistet wird.

Auch die von den Bahnen verlangte Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechungen kann durchaus nicht als eine leichtfertig oder mit Unrecht gestellte Forderung bezeichnet werden. Nachdem nicht nur Anhaltspunkte, sondern — trotz der sich in dieser Beziehung bietenden Schwierigkeiten — in einzelnen Fällen der Nachweis geleistet werden konnte, daß Billette auf der gleichen Strecke mißbräuchlich zweimal benutzt werden, und nachdem jede Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Billette die Möglichkeit dieses Mißbrauches erhöht, hatten die Bahnen doch gewiß das Recht, bei ihrer Aufsichtsbehörde schützende Bestimmungen zu verlangen.

Die Befürchtungen bezüglich der durch die Abstempelung für das reisende Publikum entstehenden Belästigungen sind jedenfalls übertrieben. Einmal ist der Prozentsatz der die Fahrt unterbrechenden Reisenden gegenüber der Gesamtzahl der Passagiere sehr klein, und im weitern ist die große Zahl der die Schweiz alljährlich besuchenden deutschen Touristen an die in Deutschland schon lange bestehende Abstempelung bereits so gewöhnt, daß sie dieselbe kaum mehr als Belästigung ansieht.

Trotzdem somit das Vorgehen der Bahnen genügend gerechtfertigt ist, so glaubten dennoch einige Gesellschaften auf die Bedingung der Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechungen verzichten und diejenige der Unübertragbarkeit nicht weiter verfolgen oder von der Aufnahme bezüglicher Bestimmungen z. Z. absehen zu sollen. Die übrigen Verwaltungen — darunter auch unsere Gesellschaft — erklärten in der Hoffnung, dadurch eine Einigung der Bahnen in den beiden Punkten zu erzielen, auch ihrerseits auf die Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechungen zu verzichten, wobei wir indessen bemerkten, daß wir durch andere geeignete Mittel wenigstens die gröbsten Übelstände in der mißbräuchlichen Benutzung der Billette zu verhüten suchen würden. Allein die gehoffte Einigung kam nicht zu stande, indem mehrere Verwaltungen von ihrem bezüglich der Unübertragbarkeit der Billette eingenommenen Standpunkte nicht abgingen.

Bei diesem Stande der Angelegenheit hat sodann der h. Bundesrat beschlossen, seine Schlußnahme vom 10. Juli betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette bis auf weiteres zu verschieben.

Die Angelegenheit ist noch nicht erledigt.

Vom 4. bis inkl. 7. August hat in Lugano das eidgenössische Turnfest stattgefunden. Mit Rücksicht auf die entfernte Lage des Festortes haben wir sowohl für die Turner, als auch für das das Fest besuchende Publikum erheblich größere Fahrvergünstigungen gewährt, als dies durch das schweizerische Regulativ vom 1. Mai 1890 bedingt ist.

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

1. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen der Station Delle einerseits und schweizerischen Stationen andererseits.

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

3. Verzeichnis der Fahrscheine für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

4. Verzeichnis der schweizerischen kombinierbaren Rundreisebillette.

5. Plakattarif für Rundreise-, Sonn- und Festtagsbillete der Gotthardbahn.

6. Tarif für den Rundreiseverkehr aus Belgien nach der Schweiz.

7. Tarif für Sonn- und Festtagsbillette im internen Verkehr der Gotthardbahn.

8. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthardbahn.

9. Reglement und Instruktion über die Heimbeförderung hülfsbedürftiger Schweizer aus dem Auslande.

10. Reglement betreffend Fahrbegünstigungen für Krankenschwestern von Diakonissenanstalten.

11. Tarif für die Beförderung von Besuchern der Wochenmärkte in Luzern, Bellinzona, Lugano und Locarno.

Es wurden im Personen- und Gepäckverkehr 404 Reklamationen behandelt, von denen 90 abgewiesen wurden; dagegen haben 299 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 4867. 14 stattgefunden. 15 Reklamationen mußten als pendent auf das neue Jahr übertragen werden.

Güterverkehr. Seit langer Zeit haben die schweizerischen Bahnen unter sich und mit dem Eisenbahndepartement über die Neuerstellung der schweizerischen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation verhandelt. Es sollten damit die seit der letzten Ausgabe in Deutschland durchgeführten Änderungen so viel als möglich auch auf die Schweiz übertragen und dadurch auch die Bildung der direkten Tarife für den wichtigen deutsch-schweizerischen und deutsch-italienischen Verkehr erleichtert werden. Diese Verhandlungen konnten endlich im Berichtsjahre zu Ende geführt und die bezügliche Neuausgabe auf 1. Januar 1895 in Kraft gesetzt werden.

In seiner Sitzung vom 28. März 1894 hat der schweizerische Nationalrat die nachstehende Motion der Herren Fonjallaz und Konsorten erheblich erklärt: „Der Bundesrat wird eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, welche in seiner Kompetenz liegenden oder auf gesetzgeberischem Wege zu treffenden Maßnahmen er als angezeigt erachtet, damit die Weine schweizerischen Ursprungs für den internen Transport in den Mitgenuß der reduzierten Tarife gesetzt werden, welche die schweizerischen Eisenbahnen den ausländischen Weinen bewilligen."

Das Eisenbahndepartement hat dem schweizerischen Eisenbahnverband von dieser Motion Kenntnis gegeben und von demselben zu vernehmen gewünscht, welche Stellung er in dieser Frage einzunehmen gedenke. Der Verband hat diesem Wunsche durch Ausarbeitung eines längern Memorials entsprochen, das Mitte Oktober nach Bern abgegangen ist. Der Inhalt desselben läßt sich etwa kurz wie folgt resümieren:

1. Auf Grund der bestehenden schweizerischen Gesetzgebung liegt für die schweizerischen Bahnen keine Verpflichtung vor, die z. Z. in einzelnen Verkehren für Weinsendungen aus dem Auslande nach der Schweiz oder durch dieselbe bestehenden ermäßigten Tarife auch für den internen schweizerischen Verkehr zu gewähren, da jene Tarife nicht gegen die im Berichte des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. November 1883 niedergelegten Grundsätze verstoßen. Dieser Bericht, der, nebenbei bemerkt, den schweizerischen Privatbahnen bezüglich des Transitverkehrs bereits strengere Bestimmungen vorschreibt, als solche für Staatsbahnen umliegender Länder bestehen, ist s. Z. von der Bundesversammlung genehmigt und daher seither sowohl seitens der Aufsichtsbehörde, als seitens der Bahnen als maßgebend angesehen worden.

2. Die durch die in Frage stehende Motion angeregte Übertragung der vorbezeichneten Taxermäßigungen auf den schweizerischen Verkehr ist nicht durchführbar, ohne die beteiligten schweizerischen Verwaltungen entweder zu ganz unverhältnismäßigen finanziellen Opfern oder aber, da sie diese nicht werden übernehmen können, zum Verzicht auf die betreffenden Konkurrenzverkehre zu nötigen und dadurch auch im letztern Falle deren Interessen in hohem Maße zu schädigen.

3. Eine Maßregel im Sinne der Motion wäre um so weniger begründet, als die dadurch zu erzielenden Frachtersparnisse nicht geeignet wären, die Verkaufs- und Konkurrenzfähigkeit der Produkte des schweizerischen Weinbaues wesentlich zu fördern, besonders da jene gleichzeitig auch dem Importverkehr aus dem Auslande allgemein zugestanden werden müßten.

Der vom Bundesrate in dieser Angelegenheit an die Bundesversammlung erstattete Bericht vom 23. Dezember 1894 nimmt ebenfalls einen ablehnenden Standpunkt ein.

Die Behandlung der Motion durch die Bundesversammlung hat noch nicht stattgefunden.

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

a. Im internen und direkten schweizerischen Verkehr.

1. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Bödelibahn und der Thunerseebahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits mit I. Nachtrag.

2. III. 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, Bulle-Romont-Bahn, Regionalbahn des Traversthales, Thunerseebahn, Bödelibahn und Neuenburger Jura-Bahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

3. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 13 für Cement, Kalk und Gips.

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

5. Neuausgabe des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahnen.

6. V., VI., VII. und VIII. Anhang zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (früher I. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement).

7. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte.

8. Ausnahmetarif Nr. 5 für unverpackten Käse.

9. IV. Nachtrag zum Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn, der aargauischen Südbahn und Bremgarten, der schweizerischen Seethalbahn, sowie der Langenthal-Huttwil-Bahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits.

10. Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Basel (schweizerische Centralbahn).

11. Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel.

12. Provisorischer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn und den Stationen der Gotthardbahn.

13. IV. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) einerseits und der Central- und Westschweiz, sowie der Gotthardbahn anderseits.

14. Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport in beschleunigter Fracht von Lebensmitteln mit I. Nachtrag.

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

16. Gütertarif zwischen Delle transit und der Ostschweiz.

17. II. Nachtrag zum 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.

18. Ausnahmetarif für den Transport von Steinen im direkten Verkehr zwischen der schweizerischen Centralbahn, Emmenthalbahn und Langenthal-Huttwilbahn einerseits und der schweizerischen Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen, der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Tößthalbahn anderseits.

19. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 8 für rohes Eis.

20. IV. und V. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der aargauischen Südbahn und Bremgarten einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Tößthalbahn anderseits.

21. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen.

22. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 1 für den Transport von Bier in Fässern.

23. I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Gotthardbahn und den Stationen der Sihlthalbahn.

24. I. Nachtrag zum 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.

25. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Centralbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

26. III. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn und der Traversthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn anderseits.

27. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Neuenburger Jura-Bahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Sihlthalbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tößthalbahn, der schweizerischen Südostbahn und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

28. II. 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 schweizerischen Südostbahn und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

29. III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (schweizerische Centralbahn) und der Ostschweiz.

30. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Emmenthalbahn einerseits und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Rorschach-Heiden-Bergbahn anderseits.

31. IV. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Südostbahn und den Stationen der schweizerischen Nordostbahn.

32. III. Nachtrag zum Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport von Getreide ab Chiasso transit und Pino transit.

33. Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaten.

34. Provisorischer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Linie Etzweilen-Feuerthalen der schweizerischen Nordostbahn und den Stationen der Gotthardbahn.

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

1. I. Nachtrag zum Saarkohlentarif Nr. 14.

2. II. und III. Nachtrag zu Teil I, Abteilung A der deutsch-schweizerischen Gütertarife.

3. II. Nachtrag zum Kohlentarif ab Rhein- und Main-Umschlagstationen nach Stationen der Mittel- und Westschweiz.

4. Anhang zu Teil III, Heft 1 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

5. I. und II. Nachtrag zu Teil I, Abteilung A der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

6. II. Nachtrag zu den Instradierungsvorschriften zu den Tarifheften 2 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

7. Anhang zu Teil III, Heft 2 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

8. II. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (badischer Bahnhof), sowie Waldshut einerseits und der Gotthardbahn anderseits.

9. III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Basel (badischer Bahnhof) und der Ostschweiz.

10. III. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Waldshut und der Ostschweiz.

11. Teil III, Heft 3 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife mit Anhang.

12. Teil III, Heft 4 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

13. Instradierungsvorschriften zu den Tarifheften 3 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife mit I. und II. Nachtrag.

14. Instradierungsvorschriften zu den Tarifheften 4 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

15. I. Nachtrag zu Teil III, Heft 1 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

16. I. Nachtrag zu Teil III, Heft 2 der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife.

17. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. IV für den Transport von Getreide von Stationen der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft nach der Schweiz.

c. Im schweizerisch-italienischen Verkehr.

1. VIII. und IX. Nachtrag zu Teil I, Abteilung B und zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.

2. I. Nachtrag zu Teil I, Abteilung A des allgemeinen Gütertarifs.

d. Im deutsch-italienischen Verkehr.

1. VI. und VII. Nachtrag zu den Verkehrsleitungsvorschriften.

2. II. Nachtrag zu Teil I, Abteilung A des allgemeinen Gütertarifs.

3. VII. und VIII. Nachtrag zu Teil I, Abteilung B, und IX. und X. Nachtrag zu Teil II des allgemeinen Gütertarifs.

e. Im niederländisch-italienischen Verkehr.

1. I. Nachtrag zu Teil I des niederländisch-italienischen Gütertarifs.

2. VI. Nachtrag zu den Ausnahmetarifen zwischen niederländischen Stationen einerseits und Italien anderseits.

Zu den auf 1. Januar 1894 pendent gebliebenen 371 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2688 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3059 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2750 erledigt, so daß als unerledigt 309 Fälle auf das Jahr 1895 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Mit der Einführung des Sommerfahrplanes auf 1. Juni 1894 wurde, in Vollziehung des bezüglichen Kreisschreibens des schweiz. Bundesrates an sämtliche eidgenössische Stände und an die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfbootgesellschaften vom 11. Dezember 1893, auch die Einführung der mitteleuropäischen Stundenzonenzeit verbunden. Demzufolge wurde vom 1. Juni an die bisherige Verkehrszeit aller Schnell- und Personenzüge um 30 Minuten vorgerückt.

Im weitern ist folgendes zu bemerken:

Den Halt des Zuges 42 in Schwyz, worüber wir uns schon im vorjährigen Bericht ausgesprochen haben, hat das schweiz. Eisenbahndepartement wider Erwarten neuerdings verfügt.

Auf das Verlangen der Regierung des Kantons Schwyz hatte Zug 55 in Immensee anzuhalten.

Ferner wurden wir durch das schweiz. Eisenbahndepartement verhalten, eine Fahrgelegenheit von Altdorf nach Göschenen, mit Abgang auf ersterer Station zirka um 6 Uhr morgens und Ankunft in Göschenen um 8½ Uhr vormittags, herzustellen, was in der Weise geschah, daß auf der Strecke Altdorf-Erstfeld ein neuer Zug eingelegt und auf der Strecke Erstfeld-Göschenen dem anschließenden regelmäßigen Güterzug Nr. 507 ein Personenwagen III. Klasse beigegeben wurde. Dagegen konnte mit Zustimmung der Regierung des Kantons Uri die bisherige Führung von Personenwagen von Göschenen bis Altdorf in Zug 506 auf die Strecke Erstfeld-Altdorf beschränkt werden.

Im Sommer hielten die Züge 41 und 58 in Flüelen und die Züge 54 und 45 in Capolago wieder an.

Für den Transport von Lebensmitteln aus Italien wurde auf der Strecke Chiasso-Rothkreuz ein Eilgüterzug Nr. 528 eingelegt, mit Abgang in Chiasso um 10 Uhr 45 Min. abends und Ankunft in Rothkreuz um 11 Uhr 16 Min. vormittags.

Gegen die Verfügung des Eisenbahndepartementes betreffend das Anhalten des Nachtschnellzuges 42 in Schwyz haben wir beim Bundesrat mit einem Memorial vom 2. April neuerdings Einsprache erhoben und die Aufhebung derselben verlangt. Neben den schon in unserem letzten Berichte hervorgehobenen allgemeinen Gesichtspunkten konnten wir an der Hand der von uns aufgenommenen Statistik nunmehr auch nachweisen, daß während 151 Tagen, in der Zeit vom 1. Oktober 1893 bis 28. Februar, nur 164 Personen in Schwyz in den Zug 42 eingestiegen sind, an 53 Tagen jedoch weder ein Reisender ein- noch ein solcher ausgestiegen ist. Wir konnten ferner darauf aufmerksam machen, daß auch dann, wenn dieser Halt nicht bewilliget würde, Schwyz vermöge seiner Lage an einer internationalen Linie gleichwohl außergewöhnlich günstige Verbindungen besitzt. So gelangt man beispielsweise mit dem ersten Zuge ab Schwyz noch um 10 Minuten früher nach dem 235 km entfernten Lausanne als es den Bewohnern des nur 95 km davon entfernten Brigue möglich ist, und in derselben Zeit kann ein Reisender ab Schwyz bis Genua im Süden oder bis Straßburg oder Karlsruhe im Norden gelangen. Dieser Rekurs wurde neuerdings vom Bundesrat abgewiesen, immerhin mit dem Vorbehalte, bei Feststellung des nächsten Fahrplanes zu prüfen, ob ein Bedürfnis vorhanden sei, diese Anordnung (des Haltes) fortbestehen zu lassen.

b. Winterfahrordnung.

Dieselbe lehnte sich im allgemeinen an die Sommerfahrordnung an, mit folgenden Ausnahmen:

Der Halt der Züge 41 und 58 in Flüelen, des Zuges 55 in Immensee, des Zuges 44 in Schwyz fiel weg, und vom Tage der Betriebseinstellung auf der Monte-Generosobahn an auch der Halt der Züge 45 und 54 in Capolago.

Auf das Verlangen der Regierung des Kantons Luzern mußte dem Zug 44 in Gisikon-Root ein Halt gegeben werden.

Auch das Anhalten des Zuges 42 in Schwyz wurde vom Eisenbahndepartement neuerdings verfügt. Mit Rücksicht auf die Erfolglosigkeit aller unserer früherer Einsprachen verzichteten wir für dermalen darauf, den Rekurs beim Bundesrat zu ergreifen.

Zur Beförderung der heimkehrenden italienischen Arbeiter wurde für die Zeit vom 27. Oktober bis 25. Dezember auf der Strecke Rothkreuz-Bellinzona ein fakultativer Personenzug Nr. 55 bis eingelegt, welcher 15 Mal zur Ausführung gelangte.

Mit Bewilligung des h. Bundesrates wurden im Monat Oktober zur Bewältigung des Herbstverkehrs soweit nötig die regelmäßigen Güterzüge auch an Sonntagen ausgeführt.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1894 (266 Kilometer)				1893 (266 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1893		Mindereinnahme gegenüber 1893	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	5205184	02	33.58	32.17	4883795	64	34.12	32.66	321388	38		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	482352	61	3.11	2.98	461519	56	3.22	3.09	20833	05		
b. Tiere	843408	42	5.44	5.21	214092	10	1.50	1.43	629316	32		
c. Güter aller Art . .	8970585	63	57.87	55.44	8753691	66	61.16	58.55	216893	97		
Total	15501530	68	100		14313098	96	100		1188431	72		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	678534	17		4.20	638290	11		4.27	40244	06		
Totaleinnahmen	16180064	85		100	14951389	07		100	1228675	78		

Der Verkehr und die Einnahmen des Berichtsjahres haben in allen Rubriken Ziffern aufzuweisen, die in keiner frühern Berichtsperiode erreicht worden sind. Ein besonders günstiges Resultat hat der Tiertransport geliefert. Gegenüber dem Vorjahre sind die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport um Fr. 1,188,431. 72 oder um 8,30 % gestiegen; sie betragen:

	1894	1893
per Bahnkilometer	Fr. 58,276. 43	Fr. 53,808. 64
„ Zugskilometer	„ 5. 71	„ 5. 75
„ Tag	„ 42,469. 95	„ 39,213. 97

Die monatlichen Einnahmen stellen sich durchweg höher als im Jahre 1893; die größte ist im Monat Oktober mit Fr. 1,533,834. 13, die kleinste im Monat Januar mit Fr. 930,352. 11 erzielt worden. Im Durchschnitt ergibt sich per Monat eine Einnahme von Fr. 1,291,794. 22 gegen Fr. 1,192,758. 25 im Vorjahre.

Die verschiedenen weitern Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind wie bisher in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen zusammengestellt; wir heben daraus folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Obschon die Witterung in der Reisesaison im allgemeinen nicht günstig war, ist die Gesamtzahl der beförderten Personen gleichwohl von 1,492,196 auf 1,587,864 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden von 259,263 auf 284,568 gestiegen. Die bedeutendste Zunahme weisen die Reisen mit zusammenstellbaren Couponbilletten und mit Gesellschaftsbilletten auf, was auf die weitere Entwicklung des Touristenverkehrs schließen läßt. Zu der Vermehrung des Verkehrs, die sich hauptsächlich in der II. und III. Wagenklasse ergeben hat, ist auch vom eidgen. Turnfest in Lugano ein Beitrag geliefert worden. Die I. Wagenklasse zeigt eine Abnahme von 181 Reisenden, dagegen eine Zunahme des Ertrages von rund Fr. 36,700. Die Gesamteinnahmen des Personenverkehrs sind um Fr. 321,388. 38 oder um 6,58 % gestiegen.

Es betrug die Zahl der Reisenden:

	1894	1893
in der I. Klasse . .	84,390 = 5,32 %	84,571 = 5,67 %
„ „ II. „ . .	376,866 = 23,73 %	366,706 = 24,57 %
„ „ III. „ . .	1,126,608 = 70,95 %	1,040,919 = 69,76 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

in der I. Klasse . .	9,898,500 = 13,08 %	9,704,122 = 14,07 %
„ „ II. „ . .	25,199,076 = 33,29 %	23,432,974 = 33,98 %
„ „ III. „ . .	40,597,502 = 53,63 %	35,826,842 = 51,95 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

in der I. Klasse . .	117,29 km	114,75 km
„ „ II. „ . .	66,86 „	63,90 „
„ „ III. „ . .	36,04 „	34,42 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	46,75	46,67
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,32	4,29

An die Einnahmen haben beigetragen:

die I. Klasse . .	Fr. 1,246,037. 17 = 23,94 %	Fr. 1,209,337. 77 = 24,76 %
„ II. „ . .	„ 1,996,859. 41 = 38,36 %	„ 1,871,012. 01 = 38,31 %
„ III. „ . .	„ 1,962,287. 44 = 37,70 %	„ 1,803,445. 86 = 36,93 %

Durchschnittlich hat jede Person als Fahrtaxe bezahlt:

in I. Klasse . .	Fr. 14. 77	Fr. 14. 30
„ II. „ . .	„ 5. 30	„ 5. 10
„ III. „ . .	„ 1. 74	„ 1. 73

Das Einnahmenbetreffnis per Reisenden und Kilometer beläuft sich:

im Jahre 1894 auf 6,88 Cts.
„ „ 1893 „ 7,08 „

2. Gepäckverkehr.

Gegenüber dem Vorjahre hat der Gepäcktransport um 292 Tonnen zugenommen und rund Fr. 21,000 mehr abgeworfen. An der Zunahme ist hauptsächlich der Lokalverkehr beteiligt.

3. Tiertransport

Während die Einfuhr von Vieh aus Italien nach der Schweiz im Vorjahre nur gering war, hat dieselbe, hauptsächlich aus Ochsen und Schweinen bestehend, im Berichtsjahre große Dimensionen angenommen. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Zunahme von rund 118,000 Stück und eine Mehreinnahme von rund 629,300 Fr. Diese Steigerung ist dem Umstande zuzuschreiben, daß der Viehstand in der Schweiz und den angrenzenden Gebieten Deutschlands infolge der Futternot im Jahre 1893 erheblich reduziert worden war und der Bedarf des Inlandes an Schlachtvieh zum großen Teil aus Italien gedeckt werden mußte.

4. Güterverkehr.

Die Zahl der beförderten Tonnen Güter ist von 791,425 auf 811,168 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 470,030 auf 474,704 Tonnen gestiegen. Der Verkehr nach Italien weist eine Abnahme von rund 21,000 Tonnen auf, was teilweise dem Stand der italienischen Valuta und der Erhebung des italienischen Eingangszolls in Gold zuzuschreiben ist. In erfreulicher Weise hat sich der Getreideverkehr entwickelt. Unter den verschiedenen Haupttransportartikeln nehmen hinsichtlich des Gewichtes die Lebens- und Genußmittel mit 348,503 Tonnen oder 42,96 % den ersten, die Baumaterialien mit 114,228 Tonnen oder 14,08 % den zweiten und die Metallwaren mit 109,148 Tonnen oder 13,46 % den dritten Rang ein.

Die Hauptverkehre weisen nachstehende Quantitäten auf:

	1894	1893
Schweiz-Italien	34,088 Tonnen	42,058 Tonnen
Italien-Schweiz (inklus. in Brunnen reexpediertes Getreide)	289,982 „	246,725 „
Deutschland, Belgien, Holland-Italien	153,687 „	166,797 „
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England .	82,213 „	87,544 „

In den zwei letzten Verkehren sind auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter inbegriffen.

Auf die vier Haupttarifklassen verteilt sich das Transportquantum wie folgt:

	1894		1893	
Eilgüter	42,440 Tonnen	= 5,23 %	35,491 Tonnen	= 4,48 %
Stückgüter	39,833 „	= 4,91 %	42,238 „	= 5,34 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter .	224,096 „	= 27,63 %	231,920 „	= 29,30 %
Ausnahmetarifgüter . . .	504,799 „	= 62,23 %	481,776 „	= 60,88 %

Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 155,66 km, im Vorjahre 157,98 km, und das Erträgnis per Tonne und Kilometer beläuft sich auf 7,10 Cts. gegen 7 Cts. im Jahre 1893.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 8,753,691. 66 auf Fr. 8,970,585. 63 oder um Fr. 216,893. 97 = 2,48 % gestiegen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1893 wie folgt:

	1894 Fr. Cts.	1893 Fr. Cts.
Pacht- und Mietzinsen	671,003. 69	627,172. 94
Ertrag von Hülfsgeschäften	4,496. 23	8,996. 83
Sonstige Einnahmen	3,034. 25	2,120. 34
	678,534. 17	638,290. 11

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 40,244. 06 auf und wurden hauptsächlich herbeigeführt durch die Ende 1893 in den Wagenpark eingestellten 70 Eilgutwagen.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1894 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			1893 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1893.		Minderausgabe gegenüber 1893.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die allgemeine Verwaltung . .	497,180	79	5.71	476,761	54	5.76	20,419	25		
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,803,706	39	20.70	1,904,850	24	23.02	—	—	101,143	85
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	1,906,995	45	21.88	1,741,404	07	21.04	165,591	38		
IV. „ den Fahrdienst	3,167,213	—	36.33	2,816,639	71	34.05	350,573	29		
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1,341,059	—	15.38	1,334,403	21	16.13	6,655	79		
Total	8,716,154	63	100	8,274,058	77	100	442,095	86		

	1894	1893
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 32,767. 50	Fr. 31,105. 48
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3. 2087	„ 3. 3247
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2. 6137	„ 2. 6581
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0. 1049	„ 0. 1082
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0. 0170	„ 0. 0179
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen .	53. 87	55. 34
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen .	56. 23	57. 81

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Mehrkosten im Betrage von Fr. 20,419. 25 auf. Während auf die Personalausgaben Fr. 3635. 70 weniger fallen, betragen die sonstigen Ausgaben Fr. 24,054. 95 mehr als voriges Jahr, hauptsächlich veranlaßt durch den Druck von neuen Couponsbogen zu den 4 % Obligationen.

ad II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Wir stellen die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn im Berichtsjahr denjenigen des Vorjahres gegenüber:

	1894	1893
A. Personalausgaben	Fr. 624,528. 58	Fr. 605,703. 50
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . .	„ 1,120,111. 41	„ 1,228,452. 86
C. Sonstige Ausgaben	„ 59,066. 40	„ 70,694. 38
zusammen	Fr. 1,803,706. 39	Fr. 1,904,850. 74
weniger	Fr. 101,144. 35	

ad A. Die Personalausgaben sind auch dieses Jahr wieder gestiegen, und zwar um Fr. 18,825. 08. Diese Vermehrung wurde in der Hauptsache durch die Zunahme der Kosten der Bedienung von Wegübergangsschranken infolge der bedeutenden Steigerung des Viehtransportes mit Nachtzügen, sodann durch die periodische Erneuerung der Kaputröcke und Wintermäntel des Streckenpersonals verursacht.

Der Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 über endgültige Festsetzung der bekannten, in 16 Postulaten formulierten Vorkehren zur Sicherung des Bahnbetriebes (s. XX. Geschäftsbericht für das Jahr 1891, S. 30) bestimmt unter anderm:

„Die tägliche Beanspruchung der Frauen im Barrierendienst darf nicht über die Dauer von 12 aufeinander „folgenden Tagesstunden hinausgehen. Eine Vertretung derselben in diesem Dienst ist nur durch solche Personen „statthaft, welche die nötige Eignung dazu haben; insbesondere sind Kinder und körperlich untaugliche, ältere „Personen davon ausgeschlossen. Für Wöchnerinnen gilt in Analogie der Bestimmung im Art. 15 des Fabrik„gesetzes vom 23. März 1877, A. S. III. 241, daß dieselben vor und nach der Niederkunft im ganzen während „6 Wochen nicht im Bahndienst beschäftigt werden dürfen, in der Meinung, daß der Dienst jedenfalls wenigstens „4 Wochen nach der Niederkunft ausgesetzt werden soll."

Die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen stellten hierauf an die Bundesversammlung das Ansuchen, es möchte ausgesprochen werden, daß der gewöhnliche Barrierendienst nicht unter das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit vom 27. Juni 1890 falle und daß die ununterbrochene Nachtruhe der im Barrierendienste verwendeten Frauen im Minimum auf 8 Stunden herabgehen dürfe.

Die Bundesversammlung hat nun diesem Begehren nicht entsprochen, weshalb die Bahnverwaltungen eingeladen wurden, bis spätestens 1. Oktober 1894 die Beanspruchung der Barrierenwärterinnen mit dem oben zitierten Bundesratsbeschlusse in Einklang zu bringen.

Wir haben dieser Einladung ohne Zögern Folge geleistet und den Barrierendienst vom 1. Oktober v. Js. ab demgemäß organisiert.

ad B. Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen wurden im Berichtsjahre Fr. 108,341. 45 weniger verausgabt als pro 1893, worüber folgende Zusammenstellung nähere Auskunft gibt.

Es hat gekostet:

	1894 Fr. Cts.	1893 Fr. Cts.	Differenzen gegenüber 1893 Fr. Cts.
1. der Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen, inkl. Bahnbettung . . .	206,733. 20	251,836. 87	— 45,103. 67
2. der Unterhalt und die Erneuerung des Oberbaues, inkl. Ersatz des schadhaften Materials	697,000. 47	744,951. 77	— 47,951. 30
3. der Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	114,295. 55	122,071. 97	— 7,776. 42
4. der Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	82,099. 52	74,265. 44	+ 7,834. 08
5. die Räumung der Bahn von Schnee und Eis	19,982. 67	35,326. 81	— 15,344. 14
zusammen	1,120,111. 41	1,228,452. 86	— 108,341. 45

ad 1. Für die Erneuerung und Ergänzung der Geleisebettung wurden Fr. 71,334. 90 gegenüber Fr. 104,668 pro 1893 gebraucht. Die Kosten für Untersuch und Abräumen der Felslehnen betragen Fr. 36,490. 05 gegen Fr. 47,125. 38 im Vorjahre. Außer durch den gewöhnlichen Unterhalt wurden größere Ausgaben verursacht durch: 1. Erstellung einer Schutzmauer im Mühlebach bei km 6.159 (Immensee-Goldau) als Ersatz der hölzernen Blockwand Fr. 1855. 75, und 2. Erstellung einer Wasserableitung von km 152.3 in den Guastabach zwischen Bellinzona und Giubiasco zur Abführung des Wassers aus der Dragonato-Galerie Fr. 2078. 30.

Der Erneuerungsfonds hat nach den revidierten Statuten zum ersten Mal an die Kosten der Beschaffung von Geleiseschotter Fr. 18,165. 06 beizutragen.

ad 2. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues mit Einschluß der mechanischen Einrichtungen (Weichen und Stellwerksanlagen, Drehscheiben und Schiebebühnen) stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres im einzelnen wie folgt:

	1894 Fr. Cts.	1893 Fr. Cts.	Differenzen gegenüber 1893 Fr. Cts.
a) für Oberbaumaterial (Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel) zum gewöhnlichen Unterhalt	173,151. 95	119,069. 88	+ 54,082. 07
b) für Regulieren der Geleise und Auswechseln von Material	208,345. 97	204,985. 63	+ 3,360. 34
c) für Unterhalt der mechanischen Einrichtungen (Reparaturen und Ersatzstücke)	63,760. 88	45,760. 02	+ 18,000. 86
d) für Totalerneuerungen des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen	394,533. 42	505,434. 30	—110,900. 88
zusammen	839,792. 22	875,249. 83	— 35,457. 61
Hiervon ab:			
Erlös aus dem Altmaterial	142,791. 75	130,298. 06	+ 12,493. 69
bleiben Nettoausgaben	697,000. 47	744,951. 77	— 47,951. 30

ad a Der Mehraufwand rührt von den größeren Mengen Material her, das wegen Schadhaftigkeit ausgewechselt werden mußte; es betrifft dies hauptsächlich die Tannenschwellen in den Stations- und teilweise noch in den Streckengeleisen und die Eichenschwellen der Monte Ceneri-Linie (Giubiasco-Lugano), sowie die Schienenbefestigungsmittel.

Diese Mengen stehen sich in den beiden letzten Jahren wie folgt gegenüber:

	1894	1893
Tannenschwellen	6,343 Stück	4,508 Stück
Eichenschwellen	10,331 „	7,176 „
Unterlagsplatten	22,257 „	5,911 „
Schienennägel	78,129 „	19,856 „

Im übrigen wurden aus der Bahn wegen Abnutzung, Bruch oder sonstiger Schadhaftigkeit entfernt:

	1894	1893
eiserne Querschwellen	182 Stück	976 Stück
Weichenschwellen	985 „	385 „
Brückenhölzer	415 „	511 „
Eisenschienen	1492 m	1970 m
Stahlschienen	1289 „	2754,5 „

Querbrüche bei Schienen kamen 36 vor, gegenüber 48 im Jahre 1893; von den 1289 m schadhaft gewordener Stahlschienen waren 50 Stück mit einer Gesamtlänge von 599 m noch unter Garantie und wurden von den Werken ersetzt.

ad b. Die Löhne für Regulieren der Geleise und Auswechseln von beschädigtem Material betragen Fr. 208,345. 97 gegen Fr. 204,985. 63 pro 1893, also Fr. 3,360. 34 mehr. Diese Mehrausgabe ist durch die sub a nachgewiesene vermehrte Auswechslung von schadhaftem Material verursacht worden.

Die Kosten der Geleiseregulierung allein stellen sich auf Fr. 83,848. 95. Reguliert wurden 284,775 m Geleise, d. i. 67 % der gesamten Geleiselänge. Die durchschnittlichen Kosten per Meter betragen 29 Cts.

ad c. Wir haben hier Fr. 18,000. 86 Mehrausgaben gegenüber 1893 verzeichnet; sie betreffen außerordentliche Ausgaben, für welche der Betriebskonto aufzukommen hatte, namentlich:

die Kosten für Wiederherstellung einer außer Betrieb gestandenen Dampfschiebebühne für die Erweiterung des Maschinendepots Bellinzona	Fr. 4,928. 05
die Abschreibung des durch ein neues Stellwerk ersetzten alten Centralapparates im Bahnhofe Göschenen	„ 7,550. 39
und die Kosten für den Umbau der Stellwerksanlage in Giubiasco	„ 5,386. 70
Nach Abzug dieser Beträge von zusammen	Fr. 17,865. 14

bleiben die Ausgaben für den eigentlichen Unterhalt der mechanischen Einrichtungen auf der Höhe des Vorjahres.

Es wurden im Berichtsjahre wegen Schadhaftigkeit 13 Wechsel und 5 Kreuzungen (gegenüber 19 und 28 im Jahre 1893) erneuert und außer den ad d aufgeführten Weichenverbindungen 4 einzelne Weichen verschiedener Stationen auf eiserner Unterlage umgebaut, die ebenfalls hier in Rechnung stehen.

Die Anzahl der in den Geleisen liegenden Wechsel hat sich im Berichtsjahre um 9 (von 539 auf 548), jene der Kreuzungen um 10 (von 605 auf 615) vermehrt, und zwar infolge der im Abschnitt III näher bezeichneten Stationserweiterungen.

Aus demselben Grunde ist bei den übrigen mechanischen Einrichtungen der Stationen folgende Vermehrung eingetreten:

1 Lokomotiv-Drehscheibe (Station Rivera-Bironico),
2 Wagen-Drehscheiben (Bahnhof Erstfeld),
1 Drehkrahn (Bahnhof Chiasso),
1 Brückenwage (Station Lavorgo),
1 Wasserkrahn (Station Wasen).

ad d. Die Ausgaben für Oberbau-Erneuerungen haben im Berichtsjahre um Fr. 110,900. 88 weniger betragen als pro 1893.

Die Erneuerungen, die 1894 vorgenommen wurden, sind folgende:

1. Das Streckengeleise vom Eingang des Axenbergtunnels bis km 30.776 erneuert mit Stahlschienen Type IVᵃ und IV auf eisernen Querschwellen;

Länge der Strecke	2016 m
Kosten im ganzen	Fr. 66,309. 43
Kosten per Meter Geleise	„ 32. 95

2. Das Streckengeleise von der Station Cadenazzo bis km 162.5, erneuert mit Stahlschienen Type II¹ auf eisernen Querschwellen;

Länge der Strecke	2748 m
Kosten im ganzen	Fr. 69,720. 30
Kosten per Meter Geleise	„ 25. 38

3. Das Streckengeleise von der Station Lugano bis zum Nordportal des Paradisotunnels mit Stahlschienen Type IV auf eisernen Querschwellen;

Länge der Strecke	2640 m
Kosten im ganzen	Fr. 81,344. 14
Kosten per Meter Geleise	„ 30. 82

4. Im Streckengeleise von km 160.750 bis zum Nordportal des Monte Ceneri-Tunnels wurden nur neue Eichenschwellen unter die noch in gutem Zustande befindlichen Stahlschienen Type II 1882 eingelegt und die Schienenbefestigungsmittel erneuert;

Länge der Strecke	2060 m
Kosten im ganzen	Fr. 23,917. 55
Kosten per Meter Geleise	„ 11. 60

5. Ebenso wurden im Streckengeleise von Station Balerna bis Bahnhof Chiasso nur die Holzschwellen (Tannen- und Eichenschwellen aus dem Jahre 1874) entfernt und durch eiserne Querschwellen mit den entsprechenden neuen Befestigungsmitteln ersetzt;

Länge der Strecke	1922 m
Ausgabe pro 1894	Fr. 12,488. 65

(Zu dieser Erneuerung war ein Teil der Schwellen aus frühern Jahren bereits vorrätig.)

6. Die beiden Hauptgeleise in den Stationen Biasca (949 m) und Giubiasco (745 m) samt den in diesen Geleisen liegenden 10 Weichenverbindungen, erneuert mit Stahlschienen Type II¹, Wechsel Modell 1887 und Kreuzungen mit Stahlspitzen, alles auf eisernen Querschwellen.

Ausgabe pro 1894	Fr. 60,138. 30

(Auch hier war ein Teil des Materials aus dem Jahre 1893 vorrätig, und zwar im Werte von Fr. 23,809. 39, wie im vorjährigen Geschäftsbericht, Seite 35, angegeben.)

7. Die beiden Hauptgeleise in den Bahnhöfen Lugano und Chiasso (zusammen 1500 m) und die in diesen Geleisen liegenden 18 Weichenverbindungen, erneuert mit Material wie oben;

Kosten im ganzen . . . . . Fr. 80,615. 05

Gegenüber der Total-Erneuerung von Geleisen im Jahre 1893 mit 15890,5 m Geleise wurden im Berichtsjahre im ganzen 10598 m Geleise gänzlich erneuert und 3982 m Geleise mit neuen Schwellen versehen.

Der aus dem Erneuerungsfonds zu entnehmende Zuschuß an die Kosten des Unterhalts und der Erneuerung des Oberbaues beträgt Fr. 572,668. 40 (1893 Fr. 636,476. 50).

Stand des Oberbaues Ende 1894 in Bezug auf die verschiedenen Typen.

	1894		1893		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	340,061	100	259,571	100
Hiervon fallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	14,063	4,1	16,843	5,0	34,638	13,3
„ „ „ Stahlschienen Type I . .	11,525	3,4	11,525	3,4	18,736	7,2
„ „ „ „ „ II . .	215,390	63,4	219,468	64,5	206,197	79,5
„ „ „ „ „ III . .	17,492	5,1	17,492	5,1	—	—
„ „ „ „ „ IVu. IVa .	81,591	24,0	74,733	22,0	—	—
und anderseits						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	0	6,207	1,8	88,975	34,3
„ „ „ Eichenschwellen*)	132,616	39,0	137,326	40,4	170,596	65,7
„ „ „ eisernen Schwellen . . .	207,445	61,0	196,528	57,8	—	—

ad 3. Für den Unterhalt der Hochbauten wurden Fr. 7776. 42 weniger ausgegeben als im Vorjahre. Von größern, hierher gehörenden Ausgaben sind erwähnenswert:

a) Beschaffung eines neuen Krahns und einer Wage samt Verlängerung der Ladebühne auf dem Kohlenlagerplatz Erstfeld . . . . . Fr. 2,298. 15
b) Erstellung von provisorischen Schuppen für Getreidelagerung in Sisikon und Bellinzona „ 17,493. 30
c) Verstärkung der provisorischen Getreideschuppen in Flüelen und Eindeckung derselben mit Ziegeln (an Stelle der defekt gewordenen Dachleinwand) . . . . „ 15,882. 70
d) Versetzen des Wärterhauses Nr. 55/56 vom Eingang des Leggisteintunnels nach km 63.970 wegen Belästigung der Bewohner durch den aus dem Tunnel entströmenden Rauch . . . . . „ 5,222. 20
e) Erstellung einer Wasserspülung im südlichen Passagierabort Göschenen . . „ 1,503. 50
f) Einrichtungen und Adaptierungen in den Gebäulichkeiten der alten Centralwerkstätte Bellinzona behufs Verwendung derselben als Depotwerkstätte (Teilbetrag) . „ 3,539. 80

zusammen Fr. 45,939. 65

*) darunter 21433 m Geleise mit gemischten Schwellen, wobei jedoch die Eichenschwellen vorherrschen.

Nach Abzug dieser Summe bleibt für den gewöhnlichen Unterhalt der Hochbauten eine Ausgabe von Fr. 68,355. 90, wovon Fr. 2172. 70 auf den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes fallen; das Verhältnis zwischen den Unterhaltungskosten und dem Bauwert von ca. 9,2 Millionen ist demnach auf 0,72 % herabgesunken.

ad 4. Die Ausgaben für Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen waren um Fr. 7834. 08 höher als 1893. Davon fallen auf

	1894	1893	Differenzen gegen 1893
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	23,260. 75	26,649. 80	— 3,389. 05
Unterhalt der Signale auf den Stationen und der freien Bahn	10,152. 77	5,654. 53	+ 4,498. 24
Unterhalt und Erneuerung der Einfriedigungen und Barrieren	48,686. —	41,961. 11	+ 6,724. 89
	82,099. 52	74,265. 44	+ 7,834. 08

Unter den Ausgaben für Unterhalt der Signale figurieren Fr. 3428. 15 für Anschaffung von 19 Durchbiegungskontakten und 2 Registrierapparaten als Ersatz von abgenutzten Radtastern auf der Bergstrecke Erstfeld-Wasen.

Die Auswechslung abgängiger Holzeinfriedigung teils mit solcher aus Winkeleisen und durchgezogenen starken Eisendrähten, teils durch Steinplatten wurde auch im Berichtsjahre fortgesetzt (Ausgaben Fr. 11,341. 95). Daneben entstehen immer noch große Ausgaben für Reparatur und teilweise Erneuerung des Holzhages, da die Auswechslung mit soliderem Material nur nach und nach vorgenommen werden kann.

Im Berichtsjahre wurden auf der Strecke Melide-Balerna eine Anzahl Wärterhäuser unter sich und mit den benachbarten Stationen telephonisch verbunden. Die Kosten dieser Verbindung sind dem Baukonto belastet (v. Abschnitt III, Pos. 2e). Der Stand der Telegraphen- und elektrischen Signalleitungen war am Ende des Berichtsjahres folgender:

Telegraphen- und Signalleitungen	Leitungen, Eigentum der Gotthardbahn		Bahndrähte an dem Gestänge des Staates		Zusammen	
	in Kilometern					
	Linie	Drähte	Linie	Drähte	Linie	Drähte
Luftleitungen	42.610	182.965	192.680	788.260	235.290	971.225
Kabelleitungen	54.869	301.921	—	—	54.869	301.921
Stand Ende 1894	97.479	484.886	192.680	788.260	290.159	1273.146
Stand Ende 1893	98.479	482.521	192.680	771.960	291.159	1254.481

Die Kürzung der eigenen Leitungen um einen Kilometer entstand aus dem Abbruch der Linie Lugano Bahnhof-Stadt.

ad 5. Infolge außergewöhnlich günstiger Witterungsverhältnisse blieben die Ausgaben für Räumung der Bahn von Schnee und Eis um Fr. 15,344. 14 unter denjenigen des Vorjahres.

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

	1894 Fr. Cts.	1893 Fr. Cts.
Strecken nördlich vom Gotthardtunnel mit 65 km offener Bahn .	9,053. 30	21,405. 25
per Kilometer	139. —	330. —
Strecken südlich vom Gotthardtunnel bis Giubiasco mit 60 km offener Bahn	8,599. 40	12,658. 36
per Kilometer	144. —	210. —
Strecken der Monte Ceneri-Linie und der übrigen Anschlußlinien mit 81 km offener Bahn	2,329. 97	1,263. 20
per Kilometer	29. —	15. 60
zusammen für 228 km offener Bahn	19,982. 67	35,326. 81
per Kilometer	89. —	155. —

Übungsgemäß lassen wir hier die Übersicht der für die einzelnen Verrichtungen und Arbeiten außer dem ständigen Personal aufgewendeten Schichten von Taglöhnern folgen:

Verrichtungen und Arbeiten:	Schichtenzahl der Taglohnarbeiter: 1894	1893
1. Aushülfe, Extrabewachung und Stellvertretung an Ruhetagen .	26,869	25,475
2. Stellvertretung in Krankheitsfällen	4,356	3,640
3. Gesetzliche Ruhetage der Taglohnarbeiter	4,295	3,824
4. Unterhalt der Bahnanlagen:		
Unterbau	28,313	35,076
Oberbau und mechanische Einrichtungen	51,805	55,858
Hochbau	3,367	4,005
Telegraph, Signale und Abgrenzungen	5,512	4,385
Räumung der Bahn von Schnee und Eis	3,213	6,397
zusammen	127,730	138,660
Im Durchschnitt pro Tag bei 300 nutzbaren Arbeitstagen .	426	462

ad C. Die sonstigen Ausgaben betragen Fr. 59,066. 40 gegen Fr. 70,694. 38 pro 1893 oder Fr. 11,627. 98 weniger als im Vorjahre. Diese Minderausgaben verteilen sich auf alle Rubriken und sind dadurch zu erklären, daß außerordentliche Ausgaben, wie im Vorjahre, nicht vorkamen.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben dieser Dienstabteilung stellten sich im Berichtsjahre auf Fr. 1,906,995. 45 gegenüber Fr. 1,741,404. 07 im Vorjahre.

Die Ausgaben sind gestiegen:

bei den Personalausgaben um . . . . . Fr. 142,291. 15
bei den sonstigen Ausgaben um . . . . . „ 23,300. 23

Die Erhöhung der Personalausgaben ist auf die Vermehrung des Stations- und Zugspersonals zurückzuführen, ferner auf die Einstellung von Hülfsbremsern zur Bewältigung des starken Gütertransportes, sowie auf die Mehrkosten, welche der Betrieb der Lagerhäuser in Brunnen infolge des regen Getreideverkehrs verursacht hat.

Die Zunahme der sonstigen Ausgaben rührt von dem Mehrverbrauch an Material und von der Neuanschaffung und dem Ersatz von Inventar her.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1893 Fr. 2,816,640. 21 betrugen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 3,167,213. —.

Davon fallen:

	1894	1893
auf Personalausgaben	Fr. 839,570. 87	Fr. 754,958. 73
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . .	„ 1,386,069. 83	„ 1,336,717. 20
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ 920,463. 43	„ 707,113. 76
„ sonstige Ausgaben	„ 21,108. 87	„ 17,850. 52
Summa	Fr. 3,167,213. —	Fr. 2,816,640. 21

Die Zunahme der Ausgaben verteilt sich auf alle vier Ausgaben-Rubriken. Sie ist eine Folge der Verkehrsvermehrung und des Umstandes, daß im Berichtsjahre der Wert der durch die Dampfheizung ersetzten ältern Heizeinrichtungen der Personenwagen vom Baukonto abgeschrieben worden ist und größere Erneuerungen am Rollmaterial, wie Ersatz von Lokomotivkesseln und Feuerbüchsen und Umbau von Personenwagen ausgeführt worden sind.

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Im Berichtsjahre sind von den in den Jahren 1892 und 1893 bei der Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellten Lokomotiven die letzten 4 Stück abgeliefert worden, nämlich:

2 Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender, Serie C^{3T}, für Schnellzüge auf den Bergstrecken, 1 Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender, Serie A^{3T}, 3cylindrige Compoundlokomotive, für Schnellzüge auf den Thal- und den Bergstrecken, 1 Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender, Serie A^{3T}, 4cylindrige Compoundlokomotive, für Schnellzüge auf den Thal- und den Bergstrecken.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Briquettes (hauptsächlich aus der Ruhr) zur Verwendung. Saarkohlen wurden in den Lokomotiven der Güterzüge, Briquettes in den Lokomotiven aller Personenzüge gefeuert.

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	kg im Kostenbetrage von Fr.	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
1894:	53,135,650	„ „ „ „ „	1,324,331.41

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 „
1894:	13,83	„ „ „ „	34,48 „

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
1894:	187,195,10	„ „ „ „ „	64,752.50

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	„
1894:	0,049	„	„	„	„ 1,69	„

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen Fr. 575,025. 83 gegen Fr. 473,350. 58 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 14,969 Cts. gegen 13,417 Cts.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat sich im Berichtsjahre vermehrt: um 10 vierachsige Personenwagen III. Klasse — Serie C^4 — mit zusammen 800 Sitzplätzen, 6 Steintransportwagen, Serie M^{R2} und 2 Biertransportwagen, Serie O^G. Die 2 Biertransportwagen sind Eigentum der Bierbrauerei T. Spieß zum Löwengarten in Luzern.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 23,910,75 kg im Kostenbetrage von Fr. 5011. 23 gegen 23,250,10 kg im Kostenbetrage von Fr. 5071. 05 oder per Wagenachsenkilometer 0,279 gr à 0,006 Cts. gegen 0,295 gr à 0,006 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betrugen zusammen Fr. 372,639. 09 gegen Fr. 260,612. 28 im Vorjahre.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die hier verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 24,440. 18; davon fallen auf Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 9,224. 69, auf Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 14,315. 79 und auf Pachtung von Büreau- und Magazinslokalitäten Fr. 899. 70.

Feuerversicherungen. In der Versicherung der Gebäude und Mobilien der Gesellschaft ist keine wesentliche Änderung eingetreten. Die Mehrausgaben an Prämien fallen in der Hauptsache auf die Versicherung der Getreidevorräte in den Lagerhäusern der Gotthardbahn, welche während der ganzen Dauer des Jahres nie unter 22,000 Tonnen gesunken sind. Am 31. Dezember hatte der Stand der Lager 29,960 Tonnen und die Versicherungssumme die Höhe von Fr. 5,740,000 erreicht.

Unfallsentschädigungen. Unsere Beobachtung, daß die Zahl der Unfälle mit der Größe des Verkehrs in keinem Zusammenhange steht, hat im laufenden Jahre neue Bestätigung gefunden. Trotz der großen Personen- und Güterbeförderung sind in unserm Betriebe nur zwei schwere Unfälle, leider beide mit tödlichem

Ausgange, vorgekommen, mit denen wir uns auf Grund des Haftpflichtgesetzes näher zu beschäftigen hatten. Mit der Familie des einen der verunglückten Angestellten kam eine gütliche Vereinbarung über die Schadensvergütung zu stande; der zweite schwere Unfall ereignete sich am 31. Dezember und konnte daher im Berichtsjahre nicht zur Erledigung gelangen.

Der nächstjährigen Berichterstattung teilweise vorgreifend, haben wir mitzuteilen, daß die Schadenersatz-Ansprüche aus dem wiederholt erwähnten Unfall vom Jahre 1891 endlich — nachdem alle Instanzen durchlaufen — mit unbedeutender Erhöhung der ursprünglich gütlich offerierten Summe vom Bundesgericht festgestellt worden sind. Die Auszahlung des Hauptbetrages der Entschädigungssumme erfolgte noch im Berichtsjahre.

Unerledigt blieb ein Haftpflichtanspruch aus dem Vorjahr, welcher der gerichtlichen Entscheidung harrt, und der oben erwähnte, am letzten Tage des Jahres eingetretene Fall, den wir durch Vergleich zu erledigen hoffen.

Die Entschädigungen für Unfälle ohne bleibenden Nachteil für die Betroffenen blieben im Berichtsjahre unter dem gewöhnlichen Betrag.

Thatsächlich ist die Zahl der Unfälle im Betrieb, welche nach amtlicher Vorschrift, sofern sie eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 6 Tagen nach sich ziehen, als erhebliche zu betrachten und der Aufsichtsbehörde mitzuteilen sind, geringer als im Vorjahr. Die Tabelle auf Seite 43 gibt darüber Aufschluß. Endlich haben auch die Entschädigungen bei geringfügigen Verletzungen, trotz der Ausdehnung des Betriebs, nicht zugenommen, was wohl den sorgfältigen Maßnahmen für Unfallverhütung und einer sachgemäßen Behandlung der Verletzten zuzuschreiben ist.

Über die Schadensfolgen der Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen, für die wir gemäß dem Übereinkommen vom 5. September 1885 mit den übrigen vier schweiz. Hauptbahnen gemeinsam zu haften haben, ist uns in den letzten Tagen des Berichtsjahres eine zweite Abrechnung von seiten der vertretungspflichtigen Jura-Simplon-Bahn zugekommen, deren Prüfung noch aussteht. Aus dem uns zugestellten Rechnungsmaterial und einer Schätzung der noch ausstehenden, der gerichtlichen Entscheidung unterliegenden Entschädigungsansprüche haben wir die Überzeugung gewonnen, daß die von uns für diesen Zweck reservierte Summe, der Überschuß des Bestandes des Reservefonds über den statutengemäßen Maximalbetrag von 2 Millionen Franken, wahrscheinlich vollständig ausreichen wird, um unser Betreffnis an dem Schaden zu decken. Im ungünstigsten Falle kann der Fehlbetrag nicht von Belang sein.

Wir hoffen, nächstes Jahr über diese Angelegenheit abschließlich berichten zu können, und haben nicht ermangelt, die Jura-Simplon-Bahn um entsprechende Beförderung der Liquidation zu ersuchen.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 1122.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in 290	Fällen	Fr.	8,988. 93
„ Manko	„ 218	„	„	2,470. 69
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 90	„	„	2,091. 21
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen ꝛc.	„ 8	„	„	721. 20
„ Verschiedenes	„ 34	„	„	2,043. 97
zusammen	in 640	Fällen	Fr.	16,316. —

		Übertrag Fr. 16,316. —
Hiervon gehen ab:		
Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 2,446. 61	
Beteiligung fehlbarer Angestellten 2c.	„ 29. —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen 2c.	„ 102. 23	„ 2,577. 84
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 13,738. 16

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine geringe Vermehrung der Reklamationsfälle, die mit der Verkehrsunahme im allgemeinen im Zusammenhange steht. Dagegen ist die Gesamtsumme der bezahlten Entschädigungen noch geringer als 1893, da Unfälle mit erheblichen Beschädigungen von Frachtgütern im Berichtsjahre auf unserem Netze nicht vorgekommen sind.

Im Posten „Verschiedenes" ist ein Betrag von Fr. 1361 inbegriffen, der als Entschädigung für das Überfahren eines Privatfuhrwerkes bei der Station Melide bezahlt werden mußte.

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu entrichtende Konzessionsgebühr ist im bisherigen Betrage von 53,200 Fr. an die Bundeskasse bezahlt worden. Die Steuern an die Kantone und Gemeinden dagegen haben auf der ganzen Linie zugenommen, teils weil die Steueransätze an den einzelnen Orten gestiegen sind, teils aber auch, weil eine größere Anzahl von Vermögensobjekten der Gesellschaft zur Besteuerung herangezogen worden ist. Gegenüber der in sämtlichen Kantonen, welche die Gotthardbahn durchzieht, immer schärfer hervortretenden Tendenz, die Bahngesellschaften zu besteuern, haben wir das uns durch die Konzessionen gesicherte Steuerprivileg mit Erfolg behauptet, wobei wir jedoch nicht verhindern konnten, daß die Kantone und Gemeinden alle jene Objekte, Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche keine unmittelbare und notwendige Beziehung zur Eisenbahn haben und durch die Konzessionen ausdrücklich von der Steuerbefreiung ausgenommen sind, zur Besteuerung heranziehen. In den letzten Jahren sind infolge der erwähnten Strömung auch die unbedeutendsten Objekte, ganz kleine Landabschnitte, welche sich zufällig noch in unserm Eigentum befinden oder aus Konvenienzrücksichten nicht veräußert werden wollen, aufgesucht worden, um dieselben, häufig über ihren wahren Wert, in den Steuerkataster der Gemeinde und des Kantons einzubeziehen. Von großer materieller Bedeutung ist die Sache nicht; trotzdem waren wir wiederholt veranlaßt, gegen unberechtigte Ansprüche und gegen die Höhe der Taxation Stellung zu nehmen.

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrage von Fr. 31,617. 94 sind um Fr. 55,876. 72 geringer als letztes Jahr und schließen u. a. folgende Posten in sich:

Fr. 11,525. 97, Zahlungen für das Lebensmittel-Depot Bellinzona,
„ 3,280. 03, „ „ die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte,
„ 12,848. 06 „ „ die Privatschulen der Gotthardbahn.

Die Ausgaben für Verschiedenes sind hauptsächlich deshalb erheblich geringer als im vorhergehenden Rechnungsjahre, weil diesem große Kosten für die Beteiligung der Gotthardbahn an der Weltausstellung in Chicago zur Last gefallen sind.

Hier können wir noch mitteilen, daß unsere Ausstellung, mit der die Verteilung von ca. 60,000 Exemplaren der illustrierten Druckschrift „Over the Alps via the St. Gothard Railway" verbunden wurde, prämiert worden

ist, und daß sich der schweizerische Spezialkommissär in seinem dem Departement des Auswärtigen erstatteten offiziellen Berichte wie folgt darüber ausgesprochen hat:

„Die Gotthardbahngesellschaft stellte ihre Pläne und Aquarelle der Gotthardlinie im Gebäude für das „Verkehrswesen aus, wo ihr die ganze östliche Wand des Hauptgebäudes zur Verfügung stand. Diese sich sehr gut „darstellende und von den Besuchern bewunderte Ausstellung hatte viel Erfolg; sie bildete eine wohlberechnete und „gänzlich gelungene Reklame für die gesamte Fremdenindustrie der Schweiz, für das Verkehrs- wie für das Hotel-„wesen und verdient als ein Unternehmen gemeinnützigen Charakters und als allgemeine Reklame für unser Land „erwähnt zu werden, umsomehr, als sämtliche Kosten von der Gotthardbahngesellschaft einzig bestritten wurden."

Die drei großen, die Linienentwicklungen zwischen Gurtnellen und Wasen, bei Dazio grande und in der Biaschina darstellenden Reliefpläne im Maßstabe von 1 : 1000 sind der „Smithsonian Institution" geschenkt und zu Anfang des Berichtsjahres nach Washington verbracht worden, wo sie nun im National-Museum an gut beleuchteter Wandfläche ausgestellt bleiben.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 60 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen:	in Ausweichungen	3
	auf offener Bahn	2
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	1
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden		52
4. Andere Unfälle		2
	Gesamtzahl der Unfälle	60

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	2	50
Drittpersonen	—	—
	2	50

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 26. Februar wurde der Kondukteur Mariani Kaspar in Chiasso beim Überschreiten der Geleise von einem Rangierzug überfahren und sofort getötet.

Am 31. Dezember ist der Bremser Wicki Josef aus unbekannter Ursache vom Zug 525 gefallen und im Stutzecktunnel tot aufgefunden worden.

2. Hülfskassen.

a) Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Infolge Ergänzung und Vermehrung des Betriebspersonals erhielt die Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn einen Zuwachs von 90 Mitgliedern; dagegen sind wegen Dienstaustritt, Invalidität und Todesfall 52 Mitglieder abgegangen. Die Bewegungen innerhalb der Mitgliederkreise ergeben, wie aus der nachfolgenden Übersicht hervorgeht, keine abnormalen Erscheinungen; namentlich ist eine erhebliche Zunahme der Invaliditäts- und Todesfälle auch im abgelaufenen Jahre nicht zu konstatieren.

Die Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten gibt uns zu Bemerkungen ebenfalls keinen besondern Anlaß. Der Umstand, daß ein Abgang an Pensionierten während der letzten 4 Jahre nicht stattgefunden hat, findet seine Erklärung durch die beigefügte Anmerkung, wonach der Abgang erst mit dem Erlöschen der Pensionsansprüche aller Familienglieder eintritt. Anderseits ist es eine statistisch nachgewiesene Thatsache, daß die Sterblichkeit der Invaliden nur im ersten Stadium der Invalidität, in unserm Falle somit während der Zeit der Unterstützung (Krankenversicherung) größer ist, späterhin aber von der allgemeinen Sterblichkeit wenig abweicht. Nebenbei bemerkt, hat unser junges Unternehmen mit der Alters-Invalidität noch nicht zu rechnen, da, mit Ausnahme einer nicht bedeutenden Anzahl älterer Angestellten aus der Zeit des Betriebes der tessinischen Thalbahnen, der größte Teil unseres Personals im kräftigsten Alter steht.

Zu der nachfolgenden finanziellen Übersicht haben wir in Bestätigung der letztjährigen Bemerkungen der Kontrollstelle beizufügen, daß unter den Beiträgen der Gesellschaft pro 1891 eine außerordentliche Einlage zur Deckung des damals vorhandenen Defizits im Betrage von Fr. 348,813 figuriert. In dem Beitrage der Gesellschaft pro 1892 ist eine Summe von Fr. 115,353. 71 enthalten, welche für den Einkauf von 53 ältern Beamten in die Hülfskasse zugelegt worden ist, wie denn auch in der Summe der Mitgliederbeiträge pro 1892—1894 die Quote der Eingekauften an das für jeden Einzelnen individuell berechnete Deckungskapital figuriert. Da einem Teil der nachträglich beigetretenen Mitglieder die rataweise Einzahlung des Betreffnisses bewilligt werden mußte, wird die vorübergehende Mehreinnahme aus dieser Quelle erst im Jahre 1897 aufhören und das normale Verhältnis der Beiträge der Mitglieder und derjenigen der Gesellschaft 1 : 2 wieder hergestellt sein. Zur Erklärung haben wir der Übersicht eine entsprechende Anmerkung beigefügt. Was das Rechnungsresultat pro 1894 anbetrifft, konstatieren wir mit Befriedigung, daß ein Teil der in den Jahren 1891 und 1893 erlittenen Kursverluste durch Kursgewinne im Betrage von Fr. 36,030 wiederum eingebracht ist.

Durch das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften sind wir verpflichtet, auf 31. Dezember 1894 dem Bundesrat eine neue Bilanz unserer Hülfskasse vorzulegen. Die anzuordnende versicherungstechnische Rechnung wird ergeben, ob infolge der erlittenen Kursverluste oder aus andern Gründen ein neues Defizit entstanden ist, dessen Deckung verlangt werden könnte. Vorläufig haben wir keine Veranlassung, uns diesfalls Befürchtungen hinzugeben, da der bisherige Verlauf des Versicherungsgeschäftes einen erheblichen Fehlbetrag nicht als wahrscheinlich erscheinen läßt.

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
1894	1166	90	33	9	3	7	1204

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
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79

*) 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
1894	2,181,671.37	100,389.08**)	151,881.48	141,586.38	2,575,528.31

*) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.
**) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.

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
1894	39,182.75	34,056.08	4250.—	77,488.83	3,260.—	2,879.72	83,628.55	2,491,899.76

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter hat im Laufe des Jahres durch die Zuweisung des Saldos aus der Liquidation der Krankenkasse für die Arbeiter beim Bau des II. Geleises weitere Fonds erhalten.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter verzeigt neuerdings einen Rückschlag und eine erhebliche Verminderung ihrer Reserven.

Wir haben in unserem letztjährigen Geschäftsbericht mitgeteilt, daß wir zur Regelung der Krankenversicherung der Lohnarbeiter beim Betrieb eine Revision der Statuten beider Betriebskrankenkassen, wenn möglich auf Grundlage des im Entwurfe vorliegenden staatlichen Krankenversicherungsgesetzes, beabsichtigen. Der Entwurf revidierter Statuten liegt nunmehr vor; verschiedene Hindernisse, namentlich die erfolgte Umarbeitung des wegleitenden Gesetzes, haben die endgültige Festsetzung verzögert.

Die Krankenkasse für die beim Bau der Zweiglinie Luzern-Immensee beschäftigten Arbeiter, auf Grund der Statuten der Krankenkasse für die beim Bau des II. Geleises beschäftigten Arbeiter und der frühern Baukrankenkassen errichtet, verzeigt folgendes Resultat:

Einnahmen:		
Monatsbeiträge der Mitglieder	Fr. 2,631. 20	
Kapitalzinsen	„ 3. 08	
		Fr. 2,634. 28
Ausgaben:		
Verwaltungskosten	Fr. 56. 25	
Transportkosten	„ 2. —	
Arztkosten	„ 162. 50	
Medikamente	„ 63. 60	
Verpflegungskosten	„ 325. 40	
Inventaranschaffungen	„ 5. 60	
		Fr. 615. 35
Saldo per 31. Dezember 1894		Fr. 2,018. 93
Der Saldo wird ausgewiesen:		
durch Kassabüchlein Nr. 4240 der Kantonalbank Luzern . . .		Fr. 1,503. 08
durch Barschaft in der Handkasse des Rechnungsführers . . .		„ 515. 85
		Fr. 2,018. 93

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2921. 62 zugeflossen. Entnommen wurde demselben pro 1894 nichts.

Der Fonds ist auf den 31. Dezember 1894 auf Fr. 76,430. 80 angewachsen und der Titelbestand von nominell Fr. 69,500. — 4 % Obligationen der Gotthardbahn um Fr. 5500 auf Fr. 75,000 erhöht worden.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Beamten vermehrte sich im Berichtsjahre durch die Anstellung von 2 weitern Büreaugehülfen.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 363 Mann
„ 31. Dezember „ „ „ „ 425 „

Die größte Zahl, am Monatsende, war 425, die kleinste 369 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	9—8	Maler und Lackierer	10—9
Schlosser und Monteurs	150—136	Sattler	5—4
Dreher	30—28	Lehrlinge	51—40
Schmiede und Zuschläger	17—15	Handlanger	119—102
Kesselschmiede	8—6	Werkzeugmacher	1—1
Kupferschmiede	3—3	Metallgießer	2—2
Spengler	1—1	Nachtwächter	2—2
Schreiner und Glaser	17—12		

Im ganzen gelangten 135 Lokomotiven, 533 Personen- und 2053 Güterwagen zur Reparatur.

Am 1. Januar waren 17 Lokomotiven, 40 Personen- und 52 Güterwagen und am 31. Dezember 17 Lokomotiven, 40 Personen- und 67 Güterwagen in Reparatur.

Außer diesen Reparaturen am Rollmaterial wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 13 Personenwagen mit der Westinghousebremse; Umbauen von 23 Personenwagen auf größeren Radstand und Ausrüsten mit freien Lenkachsen; Einrichten der Notbremse an 41 Personenwagen; Anfertigen von Materialien, wie Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben ꝛc. für die Materialverwaltung; ferner: Reparaturen und Umänderungen aller Art für andere 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 75 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 51—75 Mann.

Auf die drei Depots verteilt ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	16—33	7—9	6—7
Dreher	0—2	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Spengler	0—1	1	—
Lehrlinge	2—3	9—10	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger	1—3	3	2

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	30,886,000 m³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1894	255,000 „ „
Total	31,141,000 m³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn	13,134,819	
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen	15,288,973	28,423,792 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1894		2,407,208 „ „
Gasvorrat auf 1. Januar 1895		310,000 „ „
	Total wie oben	31,141,000 m³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 59
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 73

Den Abnehmern wurde das Gas in den ersten drei Quartalen zu Fr. 1. 80 und im vierten Quartal zu Fr 1. 50 per m³ verrechnet.

Im Berichtsjahre wurden 49,616 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 62,25 Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1894		1893	
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	35		33	
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3		3	
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3		3	
Abwartpersonal	8		7	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8		8	
Materialverwaltung	17		16	
Materialverwaltung: Arbeiter ꝛc. in den Depots . . .	13		10	
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen .	7		6	
		142		134

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	94		95	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	143		142	
Barrierenwärterinnen	122		121	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	428		462	
		877		910
Übertrag		1019		1044

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

	1894		1893	
Übertrag		1019		1044
Oberbetriebsinspektor und Büreau desselben	12		12	
Wagenkontrolle	9		8	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	7		7	
Stationsvorstände	34		34	
Souschefs	8		8	
Stationsgehülfen	58		56	
Wagenkontrolleure	14		13	
Einnehmer	9		9	
Gepäckexpedienten	4		4	
Telegraphisten	13		10	
Ambulante Stellvertreter	12		9	
Lagerhausverwalter	1		1	
Güterexpedienten	3		3	
Güterexpeditionsgehülfen	53		51	
Güterschaffner	18		16	
Rangiermeister	7		7	
Rangiermeister-Gehülfen	4		4	
Portiers und Hülfsportiers	6		6	
Volontäre	15		11	
Stationswärter	98		95	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	52		46	
Kondukteure	79		74	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	146		131	
Übersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Gepäckarbeiter	3		2	
Lampisten	8		8	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	6		6	
Manöveristen	47		44	
Güterarbeiter	124		120	
Maschinenwärter-Gehülfen	3		1	
		865		808

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	16		16	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	13		11	
Lokomotivführer	84		79	
Lokomotivheizer	76		71	
Übertrag	189	1884	177	1852

	1894		1893	
Übertrag	189	1884	177	1852
Lokomotivheizer provisorisch	40 *)		33 *)	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	62		54	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	6		6	
Wagenvisiteur-Gehülfen (7 provisorisch)	15		13	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	34		33	
		354		324

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Büreaupersonal	9		8	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (2)	5		5	
Vorarbeiter	8		8	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	233		212	
Handlanger	105		96	
Lehrlinge	43		39	

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	3		3	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	37		31	
Handlanger	6		6	
Lehrlinge	12		11	
		461		419

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1		1	
Gasmeistergehülfen (prov.)	1		—	
Gasarbeiter	3		4	
		5		5
Total		2704		2600

Rekapitulation.

	1894	1893
Zahl der Betriebsbeamten	1457, per Bahnkilometer 5,48	1392, per Bahnkilometer 5,23
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1247, „ „ 4,69	1208, „ „ 4,54
Total	2704, per Bahnkilometer 10,17	2600, „ „ 9,77

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