

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn**

Band (Jahr): **24 (1895)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Arbeitsfortschritt in den Tunneln und Gallerien ist noch näher aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Tunnel	Länge nach dem Projektstande vom Ende 1895	Leistung bis Ende 1895		
		Nichtstollen	Vollausbruch	Mauerung
	m	m	m	m
Zugertunnel	529	295	17	195 Gewölbe 17 Widerlager
Lothenbachtunnel	31	—	—	—
Bühtunnel	61	10	—	—
Koßplattentunnel	48	—	—	—
St. Abriantunnel	61	—	—	—
Ruffibachtunnel	40	40	—	—
Kalkofentunnel	65	10	—	—
Mühlesluftunnel	190	70	—	—
	1025			

Vom Baubeginn im April ab wurden zur Ausführung aller Arbeiten 136,809 Tagsschichten aufgewendet; die durchschnittliche Arbeiterzahl stellte sich bei 228 nutzbaren Arbeitstagen auf 600; im April war das Mittel 16, im November 1283, im Dezember noch 1056.

Im Dezember wurde auch die Ausführung der Erd-, Mauer-, Verputz- und Steinhauerarbeiten für die Hochbauten auf dem Bahnhof Arth-Goldbau an die Unternehmer des Unterbaues Bertoni & Minorini, für die Hochbauten auf der Station Walchwil an Rud. Zobrist-Huez und Jak. Baumann in Luzern vergeben, aber nicht mehr in Angriff genommen.

Für den Bahnhofumbau Luzern, der bekanntlich von der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung der Miteigentümer ausgeführt wird, waren Ende des Berichtsjahres 81 % der Erdarbeiten, 90 % des Mauerwerkes für Stütz- und Futtermauern, 81,1 % des Mauerwerkes und der Eisenkonstruktionen für Brücken und Durchlässe geleistet. Die Erweiterung und das Gewölbemauerwerk des Gütsch- und des Schönheimtunnels waren nahezu fertig, die Widerlager etwa zur Hälfte eingezogen.

Am 5. Januar 1895 wurde mit den Kammarbeiten zur Pfahlgründung des neuen Aufnahmsgebäudes begonnen, im Dezember war dasselbe mit Ausnahme des Vestibüls und der Gepäckhalle im rohen vollendet und eingedeckt. Die Geleise im Güterbahnhof, zum Teil auch jene im Rangierbahnhof sind gelegt.

Um Störungen und andere Inkonvenienzen während des stärksten Verkehrs zu vermeiden, soll die Übergabe des neuen Personenbahnhofes an den Betrieb erst nach Ablauf der diesjährigen Sommerfaison bewerkstelligt werden.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäcverkehr. Die Angelegenheit betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbilletts, die wir im letztjährigen Geschäftsberichte als noch pendent bezeichnen mußten, ist in der Weise erledigt worden, daß der h. Bundesrat, nachdem er in einer vom Eisenbahndepartement veranstalteten Konferenz die Ansichten der Eisenbahngesellschaften kennen gelernt hatte, folgenden Beschluß gefaßt hat:

„1. Die in § 9, Absatz 4, litt. b des Transportreglements vorgesehene Gültigkeitsdauer der Retourbillette wird allgemein um je einen Tag verlängert.

„2. Derselbe § 9 erhält folgendes neue Alinea 6:

„Die Retourbillette und die Rundreisebillette sind nur für diejenigen Personen, welche mit denselben die „Reise angetreten haben, zur Rückreise bezw. Weiterreise gültig.

„Der Kauf und der Verkauf von teilweise benutzten Retour- und Rundreisebilletten sind verboten. Insbesondere unterliegt der gewerbsmäßige Handel mit solchen Billetten, sowie die Vermittlung dieses Handels den „Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über die Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 (Art. 6—10), sofern nicht „auf Grund der Strafgesetze Bestrafung eintritt.“

Dieser Beschluß ist mit dem vom 1. Januar 1896 an gültigen II. Nachtrag zum Transportreglement durchgeführt worden. Die Retourbillette haben nunmehr folgende Gültigkeitsdauer:

Bis auf 100 km	3 Tage
von 101 bis 200 km	4 „
„ 201 „ 300 „	5 „
über 300 km	6 „

Für die vom 1. Mai bis 15. Oktober 1896 in Genf stattfindende schweizerische Landesaussstellung werden von den dem schweizerischen Eisenbahnverbände angehörenden Verwaltungen ganz erhebliche Fahrbegünstigungen zugestanden, nämlich:

Den Ausstellern, sowie dem bei der Installation und bei der Wegnahme der Ausstellungsgegenstände beschäftigten Personal derselben werden unter gewissen die Bahnen vor Mißbrauch schützenden Bestimmungen in der Zeit vom 1. Februar bis 30. April und vom 15. Oktober bis Ende Dezember Billette einfacher Fahrt, gültig zur Hin- und Rückfahrt während 10 Tagen, abgegeben.

Die einzeln reisenden Ausstellungsbesucher erhalten nach ihrer Wahl entweder gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillette bezw. feste Rundreisebillette nach Genf mit verdoppelter Gültigkeitsdauer oder Spezial-Retourbillette nach Genf, für welche folgende Rabatte auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt gewährt werden:

	II. Kl.	III. Kl.
Bis auf 60 km	30 %	35 %
von 61 bis 100 km	35 %	40 %
„ 101 „ 200 „	37,5 %	45 %
über 200 km	40 %	50 %

Diese Spezialbillette, welchen ein Coupon für den Besuch der Ausstellung beigegeben ist, erhalten folgende Gültigkeitsdauer:

Bis auf 100 km	3 Tage
von 101 bis 200 km	4 „
„ 201 „ 300 „	5 „
über 300 km	6 „

An Fabrikarbeiter, welche zu einem und demselben Etablissement gehören und in der Zahl von mindestens 16 Personen unter Führung des betreffenden Fabrikbesizers oder eines Geschäftsführers die Hin- und Rückfahrt nach Genf in geschlossener Gesellschaft ausführen, werden an allen Wochentagen, mit Ausnahme der Sonntage, Gesellschaftsbillette zu den Taxen für Hochschulen und mit der Gültigkeitsdauer der vorerwähnten Spezial-Retourbillette verabfolgt.

Im Berichtsjahre kamen 9 Tarife und 18 Tarifnachträge zur Einführung.

Es wurden 462 Reklamationen behandelt, von denen 99 abgewiesen wurden; dagegen haben 346 Rück-
erstattungen im Betrage von Fr. 6813.03 stattgefunden. 17 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste
Jahr übertragen werden.

2. Güterverkehr. Bezüglich der schon im letzten Geschäftsberichte behandelten Motion Fonjalla
und Consorten betreffend die Tarife für den Transport von Wein im internen
schweizerischen Verkehr hat der Nationalrat im Juni folgenden Beschluß gefaßt:

„1. Auf die Motion wird im Sinne der Erwägungen im Berichte des Bundesrates vom 19. Dezember 1894
„nicht eingetreten.

„2. Der Bundesrat wird eingeladen:

„a) seine Verwendungen bei den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dahin eintreten zu lassen, daß der
„Produkten- und Warentransport im internen Verkehr, namentlich der Weintransport, überhaupt und
„wenn immer möglich auf Basis des Staffeltariffsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen, billiger
„gestellt wird;

„b) über seine diesfälligen Studien und den Erfolg seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.“

Vom Ständerat ist diesem Beschlusse zugestimmt worden und es hat das Eisenbahndepartement denselben
dem schweizerischen Eisenbahnverband mitgeteilt mit der Einladung, die Frage der Einführung des Staffeltarifes
für den Transport von Waren im allgemeinen und für die Beförderung von Wein im speziellen zu untersuchen
und darüber Bericht zu erstatten.

Die Angelegenheit konnte im Berichtsjahre nicht erledigt werden.

Von den belgischen Staatsbahnen ist die Erstellung eines internationalen Eilguttarifes
mit Staffelsystem beantragt worden. Der schweizerische Eisenbahnverband hat die Angelegenheit geprüft
und gefunden, daß die schweizerischen Bahnen einem derartigen Tarif nicht beitreten können, teils wegen der Schwierig-
keiten der Anwendung desselben auf größere Entfernungen in Bezug auf Frachtberechnung, Instradierung und
Anteilsauscheidung, teils weil hieraus im direkten Verkehr mit dem Ausland für die schweizerischen Strecken
billigere Taxen resultieren würden, als solche im internen schweizerischen Verkehr bestehen.

Zur Einführung kamen 18 Tarife und 24 Tarifnachträge.

Zu den auf 1. Januar 1895 pendent gebliebenen 309 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre
2488 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2797 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2570
erledigt, so daß unerledigt 227 Fälle auf das Jahr 1896 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Im Sommer hielten die Züge 41 und 58 in Flüelen und die Züge 45 und 54 in Capolago wieder an.
Auf Verlangen der Regierung des Kantons Tessin wurde dem Expresszug No. 58, der in Airolo bisanhin aus
dienstlichen Rücksichten öfters anhalten mußte, daselbst ein fahrplanmäßiger Halt gegeben.

Der bisherige, vom schweiz. Eisenbahndepartement verfügte Halt des Zuges 42 in Schwyz mußte auch
dermalen wieder zugestanden werden.

Wie im Sommer des vorigen Jahres mußte auf Verlangen der Regierung des Kantons Schwyz dem
Zug 55 in Zimmensee wieder ein Halt gegeben werden.

Um den Anschluß an die S. C. B.-Züge 150 in Rothkreuz und 112 in Luzern, welche zum Anschluß an den um zirka eine halbe Stunde früher gelegten Morgenzug Nr. 82 Olten-Bern gebracht werden mußten, zu erreichen, waren wir genötigt, die Ankunft des Zuges 44 in Rothkreuz, bezw. Luzern um 30 Min. vorzurücken.

Für den Fall, daß die Belastung der Züge 54 und 58 ab Biasca die Norm für 2 Maschinen überschreiten sollte, wurden für diese Züge auf der Strecke Biasca-Göschenen die fakultativen Supplementzüge 54 a und 58 a eingelegt, von denen der erstere 7 Mal und der letztere 2 Mal zur Ausführung gelangte.

b. Winterfahrordnung.

Für dieselbe wurde die Sommerfahrordnung beibehalten mit folgenden Ausnahmen: Der Halt der Züge 41 und 58 in Flüelen und des Zuges 55 in Immensee fiel weg, ebenso der Halt der Züge 45 und 54 in Capolago nach Schluß des Betriebes auf der Monte Generoso-Bahn.

Zur Beförderung der heimkehrenden italienischen Arbeiter wurden für die Zeit vom 15. Oktober bis 25. Dezember 1895 die fakultativen Personenzüge 55 a Luzern-Chiasso und 55 bis Rothkreuz-Chiasso eingelegt, von denen der erstere 16 Mal und der letztere 7 Mal verkehrte.

Für den Transport der ital. Arbeiter in entgegengesetzter Richtung im Frühling 1896 verkehrte vom 1. März bis 11. April ein Personenzug 44 a Chiasso-Luzern täglich. Im weiteren wurden noch die fakultativen Personenzüge 4 a und 4 b Bellinzona-Rothkreuz, 44 b Bellinzona-Luzern und 44 c Lugano-Rothkreuz vorgesehen.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1895 (266 Kilometer)				1894 (266 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1894		Minder- einnahme	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . . .	5389915	68	34.27	32.82	5205184	02	33.58	32.17	184731	66		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	513891	97	3.27	3.13	482352	61	3.11	2.98	31539	36		
b. Tiere	669213	22	4.25	4.08	843408	42	5.44	5.21			174195	20
c. Güter aller Art . . .	9154495	29	58.21	55.74	8970585	63	57.87	55.44	183909	66		
Total	15727516	16	100		15501530	68	100		225985	48		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	695301	72		4.23	678534	17		4.20	16767	55		
Totaleinnahmen	16422817	88		100	16180064	85		100	242753	03		

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, sind die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport im Berichtsjahre um Fr. 400,180.68 gestiegen, während diejenigen aus dem Tiertransport, wie übrigens vorauszusehen war, um Fr. 174,195.20 abgenommen haben. Die verbleibende Mehreinnahme aus dem Eisenbahntransport beläuft sich auf Fr. 225,985.48 oder auf 1,46%. Gegenüber dem Jahre 1893 zeigt das Berichtsjahr eine Mehreinnahme von Fr. 1,414,417.20 oder 9,88%.

Die durchschnittliche Einnahme beträgt	1895	1894
per Bahnkilometer	Fr. 59,126. —	Fr. 58,276. 43
„ Zugkilometer	„ 5. 74	„ 5. 71
„ Tag	„ 43,089. 08	„ 42,469. 95

Die Monate Januar, Februar, März, August, September und Oktober weisen Mindereinnahmen, die Monate April, Mai, Juni, Juli, November und Dezember dagegen Mehreinnahmen auf. Der Monat April hat mit Fr. 1,642,484. 02 die größte und der Monat Februar mit Fr. 911,027. 17 die kleinste Einnahme abgeworfen. Die durchschnittliche Einnahme per Monat beläuft sich auf Fr. 1,310,626. 35; im Vorjahre betrug sie Fr. 1,291,794. 22.

Die weiteren Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind in bisheriger Weise in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt. Aus diesen Tabellen heben wir hier folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden ist von 1,587,864 auf 1,624,413 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden von 284,568 auf 289,337 gestiegen. Dabei ist zu bemerken, daß der Personenverkehr im Berichtsjahre durch Festlichkeiten in nennenswerter Weise nicht vermehrt worden ist, während im Vorjahre das eidgenössische Turnfest in Lugano stattfand. Es haben fast alle Stationen eine größere Personenzahl aufzuweisen. Bei den Reisen mit zusammenstellbaren Couponsbilletten und mit Gesellschaftsbilletten, die schon im Vorjahre eine stärkere Frequenz aufwiesen, ist eine weitere, erhebliche Zunahme zu konstatieren. In der Benutzung der drei Wagenklassen ist eine kleine Änderung zu gunsten der dritten Klasse eingetreten. Die Gesamteinnahmen im Personenverkehr sind um Fr. 184,731. 66 oder um 3,55% gestiegen.

Die Zahl der Reisenden betrug:

	1895	1894
in der I. Klasse	86,261 = 5,31%	84,390 = 5,32%
„ „ II. „	376,182 = 23,16%	376,866 = 23,73%
„ „ III. „	1,161,970 = 71,53%	1,126,608 = 70,95%

Es sind Personenkilometer zurückgelegt worden:

in der I. Klasse	10,133,359 = 13,17%	9,898,500 = 13,08%
„ „ II. „	24,654,782 = 32,03%	25,199,076 = 33,29%
„ „ III. „	42,175,550 = 54,80%	40,597,502 = 53,63%

Hiernach hat jeder Reisende durchschnittlich befahren:

in der I. Klasse	117,47 km	117,29 km
„ „ II. „	65,54 „	66,86 „
„ „ III. „	36,30 „	36,04 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugkilometer	47,61	46,75
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,23	4,32

Zu der Gesamteinnahme haben beigetragen:

die I. Klasse	Fr. 1,265,691. 21 = 23,49%	Fr. 1,246,037. 17 = 23,94%
„ II. „	„ 2,029,004. 15 = 37,64%	„ 1,996,859. 41 = 38,36%
„ III. „	„ 2,095,220. 32 = 38,87%	„ 1,962,287. 44 = 37,70%

Als Fahrtaxe hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

	1895	1894
in der I. Klasse	Fr. 14. 67	Fr. 14. 77
" " II. " 	" 5. 39	" 5. 30
" " III. " 	" 1. 80	" 1. 74
Die durchschnittliche Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt:	7,00 Cts.	6,88 Cts.

2. Gepäckverkehr.

Der Gepäckverkehr hat gegenüber dem Vorjahre ein Mehrgewicht von 262 Tonnen und eine Mehreinnahme von Fr. 31,539.36 = 6,54% aufzuweisen. An dieser Zunahme sind die verschiedenen Verkehre annähernd gleichmäßig beteiligt.

3. Tiertransport.

Wie zu erwarten war, hat der Tiertransport im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre, wo aus bekannten Gründen eine außergewöhnlich starke Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien nach der Schweiz und den angrenzenden Teilen von Deutschland stattfand, erheblich abgenommen. Es sind 15,878 Stück weniger befördert und Fr. 174,195.20 oder 20,65% weniger eingenommen worden. Immerhin übersteigt die Einnahme die des Jahres 1893 um Fr. 455,121.12.

4. Güterverkehr.

Während die Gesamtzahl der beförderten Tonnen Güter eine Zunahme von 811,168 auf 825,002 aufweist, ist dagegen der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 474,704 auf 466,172 Tonnen zurückgegangen. Der Verkehr mit Italien hat um rund 3600 Tonnen abgenommen. Bei den Lebens- und Genussmitteln und den Hilfsstoffen für Landwirtschaft und Industrie, hauptsächlich Heu und Stroh, ergibt sich eine Abnahme von je 7700 Tonnen, bei den Baumaterialien hinwieder eine Zunahme von 19,300 Tonnen und bei den Metallwaren eine solche von 4000 Tonnen. Die übrigen Gewichtsunterchiede sind unerheblich. Hinsichtlich des Gewichtes stehen die Lebens- und Genussmittel mit 340,762 Tonnen oder 41,30% im ersten, die Baumaterialien mit 133,594 Tonnen oder 16,19% im zweiten und die Metallwaren mit 113,147 Tonnen oder 13,71% im dritten Rang.

Die Hauptverkehre haben folgende Transportmengen aufzuweisen:

	1895	1894
Schweiz-Italien	38,699 Tonnen	34,088 Tonnen
Italien-Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide) .	289,145 "	289,982 "
Deutschland, Belgien und Holland-Italien	153,109 "	153,687 "
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und England	75,433 "	82,213 "

Die Ziffern der beiden letztern Verkehre umfassen auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter.

Von den vier Haupttariffklassen haben Transportmengen aufzuweisen:

	1895	1894
Eilgüter	39,526 Tonnen = 4,79%	42,440 Tonnen = 5,23%
Stückgüter	42,521 " = 5,16%	39,833 " = 4,91%
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	228,327 " = 27,67%	224,096 " = 27,63%
Ausnahmetarifgüter	514,628 " = 62,38%	504,799 " = 62,23%

Die durchschnittliche Transportdistanz einer Tonne Güter ist von 155,66 km auf 150,30 km zurückgegangen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer hat sich dagegen von 7,10 Cts. auf 7,38 Cts. gehoben.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 8,970,585.63 auf Fr. 9,154,495.29 oder um Fr. 183,909.66 = 2,05% gestiegen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1894 wie folgt:

	1895	1894
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 682,961.03 Cts.	Fr. 671,003.69 Cts.
Ertrag von Hülfsgeeschäften	" 10,868.86 "	" 4,496.23 "
Sonstige Einnahmen	" 1,471.83 "	" 3,034.25 "
	<u>Fr. 695,301.72 Cts.</u>	<u>Fr. 678,534.17 Cts.</u>

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 16.767.55 auf, die hauptsächlich herbeigeführt worden ist durch die Vermietung der neu erstellten Beamtenwohnhäuser in Erstfeld, die Steigerung der Mietzinsen für die Bahnhofrestaurationen in Göschenen und Bellinzona und die beim Materialsturz in den Materialmagazinen konstatierten Überschüsse, die dem Ertrag von Hülfsgeeschäften gutgebracht sind.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1895			1894			Mehr-		Minder-	
	Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Betriebene Bahnlänge 266 Km.			ausgabe		ausgabe	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	gegenüber 1894.			
I. Für die Allgemeine Verwaltung . . .	498,029	75	5.54	497,180	79	5.71	848	96		
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,794,576	20	19.93	1,803,706	39	20.70	—	—	9,130	19
III. " den Stations-, Expeditiöns- und Zugsdienst	1,997,172	17	22.19	1,906,995	45	21.88	90,176	72		
IV. " den Fahrdienst	3,195,447	28	35.49	3,167,213	—	36.33	28,234	28		
V. " verschiedene Ausgaben	1,517,378	30	16.85	1,341,059	—	15.38	176,319	30		
Total	9,002,603	70	100	8,716,154	63	100	286,449	07		

	1895	1894
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 33,844.37	Fr. 32,767.50
" " " " Zugkilometer	" 3.2840 "	" 3.2087
" " " " Nutzkilometer	" 2.6972 "	" 2.6137
" " " " Wagenachsenkilometer	" 0.1111 "	" 0.1049
" " " " Bruttotonnenkilometer	" 0.0179 "	" 0.0170
" " " " in Prozenten der Betriebseinnahmen	" 54.82 "	" 53.87
" " " " " " " " Transporteinnahmen	" 57.24 "	" 56.23

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung weisen gegenüber dem Vorjahre Mehrkosten im Betrage von Fr. 848.96 auf. Während auf die Personalausgaben Fr. 28,025.92 mehr fallen, betragen die sonstigen

Ausgaben Fr. 27,176. 96 weniger als voriges Jahr, hauptsächlich deshalb, weil diesem die Druckkosten der neuen Couponsbogen zu den 4 % Obligationen zu Lasten gefallen waren.

Die Mehrkosten für Personalausgaben stehen zum Teil mit der Statutenrevision im Zusammenhang, da diese zwei außerordentliche Sitzungen des Verwaltungsrates nötig machte, zum Teil mit Besoldungserhöhungen.

ad II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Von den für dieses Kapitel aufgeführten Summen kommen:

	1895	1894
A. Auf Personalausgaben	Fr. 667,357. 76	Fr. 624,528. 58
B. „ Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 1,064,364. 08	„ 1,120,111. 41
C. „ sonstige Ausgaben	„ 62,854. 36	„ 59,066. 40
zusammen	<u>Fr. 1,794,576. 20</u>	<u>Fr. 1,803,706. 39</u>
weniger	Fr. 9,130. 19	

ad A. Das Mehr der Personalausgaben von Fr. 42,829. 18 rührt zum Teil von einer im September bewilligten allgemeinen Gehaltsaufbesserung für das ständige Personal (zirka 14,000 Fr.), zum Teil von einer Personalvermehrung im Centralbureau (zirka 8100 Fr.) her, und betrifft im übrigen den Bahnbewachungsdiens, namentlich den Nachtdienst (zirka 10,700 Fr.) und den Barrierendienst infolge Ausführung des bundesrätlichen Postulates über die tägliche Präsenzzeit und Dienstdauer der Frauen (zirka 4200 Fr., vergl. Bericht 1894, Seite 31), ferner die Zunahme, die auf das hier in Rechnung stehende Drittel der ebenfalls aufgebesserten Besoldung der Stationswärter für deren Bethätigung beim Unterhalt fällt (zirka Fr. 4100).

ad B. Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen stehen sich die Ausgaben für die beiden Betriebsjahre 1895 und 1894 wie folgt gegenüber:

	1895		1894		Differenzen gegenüber 1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen, und der Bahnbettung	182,039.	47	206,733.	20	—	24,693. 73
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, inkl. Ersatz des schadhaften Materials	560,256.	40	697,000.	47	—	136,744. 07
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	109,918.	41	114,295.	55	—	4,377. 14
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	74,428.	91	82,099.	52	—	7,670. 61
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	137,720.	89	19,982.	67	+	117,738. 22
zusammen	<u>1,064,364.</u>	<u>08</u>	<u>1,120,111.</u>	<u>41</u>	—	<u>55,747. 33</u>

ad 1. Die hierher gehörigen Ausgaben wurden hauptsächlich in Anspruch genommen: für Untersuchen und Abräumen der Felseinschnitte, Felswände, Halben, für Unterhaltung und Ergänzung der Schutzbauten Fr. 29,727. 75 (1894 Fr. 36,490. 05), für Untersuchung der Tunnel, Abputzen der ungemauerten Strecken und Unterhalt des Tunnelmauerwerks Fr. 6407. 85 (1894: Fr. 8403. 95), für Unterhalt des Mauerwerkes der Brücken und Durchlässe Fr. 17,262. 83 (1894: Fr. 754. 70), für Unterhalt, Revision und Anstrich der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken Fr. 11,082. 13 (1894: Fr. 31,268. 01), für Unterhalt und Erneuerung der

Bahnbettung Fr. 73,462. 37 (1894: Fr. 71,334. 90). Von letzterer Ausgabe trägt der Oberbau-Erneuerungsfonds statutengemäß die Kosten des angeschafften Bettungsmaterials im Betrage von Fr. 15,241. 37 (1894: Fr. 18,156. 06).

Zu den größeren Kosten für Unterhalt des Mauerwerks der Brücken und Durchlässe sei bemerkt, daß im Berichtsjahre die bei einer Generaluntersuchung des Mauerwerks vorgefundenen Mängel behoben wurden.

ad 2. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise und mechanische Einrichtungen) betragen pro 1895 Fr. 560,256. 40 netto und setzen sich aus folgenden Betreffnissen zusammen, denen wir zur Vergleichung die entsprechenden Ausgaben pro 1894 gegenüber stellen:

	1895		1894		Differenzen gegenüber 1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) Kosten der Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel zum gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	151,469.	39	173,151.	95	—	21,682. 56
b) Löhne für Auswechslung dieses Materials	108,256.	52	124,497.	02	—	16,240. 50
c) Löhne für Geleiseregulieren und -heben	87,128.	48	83,848.	95	+	3,279. 53
d) Unterhalt der mechanischen Einrichtungen, Reparaturen und Ersatzstücke	20,386.	53	63,760.	88	—	43,374. 35
e) Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen	283,859.	58	394,533.	42	—	110,673. 84
z u s a m m e n	651,100.	50	839,792.	22	—	188,691. 72
Hiervon ab:						
Erlös aus Altmaterial	70,047.	35	142,791.	75	}	— 51,947. 65
und Rückerstattung der 1/2 Kosten der Erneuerung der Geleise I und II in Chiasso durch die R. M.*)	20,796.	75	—			
bleiben Nettoausgaben	560,256.	40	697,000.	47	—	136,744. 07

Abgesehen vom Posten c haben wir auch hier zum Teil beträchtliche Minderkosten zu verzeichnen; es ist dies Ergebnis bereits auf den günstigen Einfluß der in den früheren Jahren gemachten großen Aufwendungen für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues zurückzuführen.

Zur Beurteilung der Ausgaben im einzelnen können wir folgendes anführen:

ad a. Dieser Posten enthält die Kosten des für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise (Einzelauswechslungen) benötigten Materials.

Der Abgang an Material war auch 1895 wieder in den noch bestehenden Strecken mit Holzschwellen am stärksten und betrug:

	1895	1894
an Eannenschwellen	5,750 Stück	6,343 Stück
„ Eichenenschwellen	8,640 „	10,331 „
„ Unterlagsplatten	20,037 „	22,257 „
„ Schienennägeln	51,256 „	78,129 „

*) Die Erneuerung fand im verfloffenen Jahre 1894 statt (vide Bericht 1894, Seite 35, pos. 7), gelangt jedoch erst pro 1895 mit der R. M. zur Verrechnung.

Im übrigen wurden noch aus der Bahn entfernt:	1895	1894
eiserne Querschwellen	1363 Stück	182 Stück
Eisenschienen	1936 Meter	1492 Meter
Stahlschienen	3602 "	1289 "

Die abgegangenen eisernen Querschwellen waren fast ausschließlich solche der ersten Anschaffung, deren Dimensionen sich als zu schwach herausgestellt haben; wir führen an, daß diese Schwellen ein Stückgewicht von 57 Kilogramm haben, während die spätere Anschaffung durch Verstärkungen bis auf 66 Kilogramm kamen und unsere neueste Schwellentype mit weiteren Verstärkungen und einer Länge von 2,7 m ein Gewicht von 73 Kilogramm erhalten hat.

Der größere Abgang an Stahlschienen ergab sich wie immer im Gotthardtunnel und in den längern Tunneln der Südseite infolge Abnutzung durch rosten.

Die Schienenbrüche sind von 36 im Vorjahre auf 59 im Berichtsjahre gestiegen.

ad b. Die Löhne für Auswechslung des schadhafteu Materials haben sich entsprechend dem geringern Materialabgang ebenfalls vermindert.

ad c. Die Kosten für Geleiseregulieren sind im ganzen etwas größer geworden als im Vorjahre; es wurden 307,540 m Geleise gegenüber 284,775 m pro 1894 reguliert; die durchschnittlichen Kosten per Meter Geleise betragen jedoch weniger als pro 1894, nämlich 27 Cts. gegenüber 29 Cts.

ad d. Die beträchtlichen Minderausgaben für den Unterhalt der mechanischen Einrichtungen erklären sich einerseits dadurch, daß pro 1895 keinerlei außerordentliche Arbeiten wie pro 1894 vorgekommen sind (vergleiche Bericht pro 1894, Seite 33, ad c), andererseits hat sich auch der sonstige Aufwand geringer gestellt als im Vorjahre.

1895 mußten 10 Wechsell und 11 Kreuzungen (1894 13 Wechsell und 5 Kreuzungen) teils wegen Abnutzung, teils wegen Beschädigung ersetzt werden, ferner wurden im Berichtsjahre wieder 5 komplette Weichen auf Eisen umgebaut (1894 32).

Die Anzahl der Wechsell hat sich im Berichtsjahre um 2 (von 548 auf 550), diejenige der Kreuzungen um 5 (von 615 auf 620) vermehrt.

Von sonstigen mechanischen Einrichtungen sind neu hinzugekommen:

- eine Brückenwaage in Capolago,
- die Stellwerksanlagen in Riviera-Bironico, Lugano und Maroggia, und
- eine Dampfchiebebühne im Depot Bellinzona (früher in Reserve im Depot Erstfeld).

ad e. Im Berichtsjahre wurden folgende Totalerneuerungen vorgenommen:

1. Zwischen Gütschtunnel und Hochfluhntunnel von km 21.203—21.879; zwischen Delbertunnel und der Station Sifikon, km 25.720—26.128; das rechte Geleise im Bristentunnel I von km 48.420 bis 48.828; das linke Geleise zwischen Watingertunnel und Station Wasen, km 61.805—62.402; erneuert mit Stahlschienen, Type IV, bzw. IVa in den Tunneln, eisernen Querschwellen und Keilverlaskung (hierüber folgt weiteres nachstehend).

Länge der genannten Strecken	2089 Meter
Kosten der Erneuerung im ganzen	Fr. 75,241. 35
durchschnittliche Kosten per Meter Geleise	" 36.—

2. Das rechte Geleise von km 98.450—99.400 zwischen Rodi und Faudo; erneuert mit Stahlschienen Type IV auf eisernen Querschwellen und gewöhnlicher Verlastung;

Länge der Strecke	950 Meter
Kosten im ganzen	Fr. 31,102. 15
durchschnittliche Kosten per Meter Geleise	" 32. 75

3. Im Massagnotunnel von km 178.790—179.726; erneuert mit Stahlschienen Type IVa auf eisernen Querschwellen und Keilverlaskung;

Länge der Strecke	936 Meter
Kosten im ganzen	Fr. 35,619. 92
durchschnittliche Kosten per Meter Geleise	" 38. 05

4. Auf der Pinolinie von km 162.465—164.165, zwischen Cadenazzo und Magadino, und auf der Generelinie von km 154.318—160.220, d. i. von der Station Giubiasco bis zum Precassinotunnel; vollständige Erneuerung und Vermehrung der Schwellen, und zwar auf ersterer Strecke mit eisernen Querschwellen, auf letzterer mit Eichenschwellen, samt Schienenbefestigungsmitteln und Ersatz der bisherigen Schienenverlaskung durch Keillaschen.

Länge der Strecken	7340 Meter
Kosten im ganzen	Fr. 93,810. 10
durchschnittliche Kosten per Meter Geleise	" 12. 80

Die Totalerneuerungen von Geleisen betragen daher pro 1895 3975 Meter gegenüber 10,598 im Vorjahre 1894, und mit neuen Schwellen wurden 7340 Meter gegenüber 3982 Meter im Jahre 1894 versehen.

Außer diesen Erneuerungen haben wir noch zu erwähnen:

5. der nicht vollendeten Totalerneuerung der III. Hauptgeleise in den Bahnhöfen Bellinzona und Chiasso, für welche im Berichtsjahre ein Teil des erforderlichen Materials beigelegt wurde (Ausgaben Fr. 20,161. 80); und
6. der Verstärkung des Oberbaues im alten Geleise der Strecke Osogna-Bellinzona durch Vermehrung der Schwellenanzahl (von 9 auf 12 Stück per Schienenstoß von 8 Metern und von 12 auf 18 Stück per Stoß von 12 Metern) und Ersatz der alten Schienenverlaskung durch Keillaschen. Die Kosten dieser Verstärkung gehen nur teilweise auf Betriebskonto, und zwar soweit dieselben die Afforde und Löhne und das Material für die neue Verlaskung betreffen, und betragen für die bis Ende 1895 durchgeführten Arbeiten Fr. 27,924. 25.

Der aus dem Erneuerungsfonds zu entnehmende Zuschuß an die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung des Oberbaues beträgt Fr. 390,274. 30 (1894 Fr. 572,668. 40).

Wir lassen hier übungsgemäß den Stand der Geleise in Beziehung auf ihre verschiedenen Konstruktionsarten folgen:

	1895		1894		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Gesamtlänge des durchgehenden Hauptgeleises Rothkreuz-Chiasso (samt Doppelgeleise Erstfeld-Biasca), Giubiasco-Grenze bei Pino und Cadenazzo-Locarno	340,061	100	340,061	100	259,571	100
Hiervon entfallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	14,063	4,1	14,063	4,1	34,638	13,3
" " " Stahlschienen Type I	11,525	3,4	11,525	3,4	18,736	7,2
" " " " " II	210,605	61,9	215,390	63,4	206,197	79,5
" " " " " III	17,448	5,1	17,492	5,1	—	—
" " " " " IV	86,420	25,5	81,591	24,0	—	—
und anderseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88,975	34,3
" " " Eichenschwellen*)	127,723	37,5	132,616	39,0	170,596	65,7
" " " eisernen Schwellen	212,338	62,5	207,445	61,0	—	—

*) Darunter 19,700 Meter Geleise mit gemischten Schwellen, wobei jedoch die Eichenschwellen vorherrschen (Pinolinie).

Zum Schluß erwähnen wir noch der Neuerungen, welche wir am Oberbau eingeführt haben, um den auf unseren Linien immer wachsenden Verkehrsansforderungen entsprechen zu können. Diese bezwecken eine möglichst stabile Geleisekonstruktion, welche dem Befahren mit den schwersten Lokomotiven und der größten Fahrgeschwindigkeit stand hält.

Nachdem wir den ersten Schritt hierzu bereits im Jahre 1890 durch Einführung des Schienenprofils IV und IV a mit 46 und 48 kg Metergewicht gemacht haben (v. Bericht 1890, Seite 46), erschien es uns angezeigt, auch die Abmessungen der bisher verwendeten Eisenschwelle zu vergrößern, wobei hauptsächlich auf eine Vergrößerung der gedrückten Schotterfläche abgestellt wurde.

Die neue Schwelle unterscheidet sich von der bisher gebräuchlichen in folgendem:

	Neue Eisenschwelle	Bisher gebräuchl. Eisenschwelle
Länge m	2,70	2,50
Höhe mm	91	85
Größte Breite mm	237	234
Form	nicht geschnürt	geschnürt
Grundrißfläche m ²	0,64	0,54
Eisenquerschnitt cm ²	32,4	31,1
Widerstandsmoment cm ³	47,5	40,0
Gewicht kg	73,6	66,0

Auch die künftig noch zur Verwendung kommenden Eisenschwellen erhalten entsprechend größere Abmessungen, nämlich eine Länge von 2,70 m, anstatt von 2,50, und einen Querschnitt von 24/15 cm, anstatt von 24/14 cm.

Ferner vermehren wir die Anzahl der Schwellen, und zwar für die Schienentype II von 9 auf 12 Stück bei einer Schienlänge von 8 Metern und von 15 auf 18 Stück bei einer solchen von 12 Metern, für die 12 Meter langen Schienentypen IV und IV a von 12 auf 17 Stück; wir erhalten dadurch auf einen Kilometer Geleiselänge eine gedrückte Schotterfläche von ca. 850 m² gegenüber bisherigen ca. 700 m² und erreichen damit die stärksten Geleisekonstruktionen der Hauptbahnen des europäischen Festlandes.

Eine weitere Verbesserung haben wir noch durch Anwendung der Keilverlaskung der Schienenstöße nach dem System der großherz. badischen Bahnen eingeführt, womit nebst der Schonung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel möglichste Abschwächung des Stoßes beim Überfahren der Schienenunterbrechungen erzielt werden soll.

Alle diese Anordnungen sind bei den im Berichtsjahre erneuerten Geleisen zum Teil bereits durchgeführt und werden bei den künftigen Erneuerungen ausnahmslos angewendet werden. Außerdem sollen noch die in gutem Zustande befindlichen Geleise der Thalbahnstrecken, welche mit größerer Geschwindigkeit befahren werden, in der gleichen Weise verstärkt werden; wie oben angeführt, ist dies auf dem alten Geleise der Strecke Nogna-Bellinzona bereits geschehen; zunächst kommen noch die Strecken Biasca-Nogna, Flüelen-Erstfeld und Parabisotunnel-Capolago an die Reihe.

ad 3. Im Kapitel Unterhalt der Hochbauten der Stationen und Strecke stehen pro 1895 um Fr. 4377.14 weniger in Rechnung als im Vorjahre.

Wenn wir die in beiden Jahren aufgelaufenen Ausgaben für hierher gebuchte außerordentliche Ausgaben herausheben, so stellen sich die Kosten für den eigentlichen Unterhalt wie folgt:

	1895	1894
rechnungsmäßige Ausgaben für Kap. II B 3, Hochbau .	Fr. 109,918. 41 Cts.	Fr. 114,295. 55 Cts.
hiervon ab:		
außerordentliche nicht eigentlich zum Unterhalt gehörige Ausgaben	„ 17,540. 27 „	„ 45,939. 65 „
bleiben für den eigentlichen Unterhalt der Hochbauten .	Fr. 92,378. 14 Cts.	Fr. 68,355. 90 Cts.

Die außerordentlichen Ausgaben pro 1895 betreffen hauptsächlich diverse Abbruch- und Renovationsarbeiten infolge der Ergänzungs- und Neubauten im Maschinendepot Bellinzona und in der Centralwerkstätte, ferner bei Vergrößerung des Schweiz. Zollbüreaugebäudes in Chiasso und der Aufnahmsgebäude in Altdorf und Ranzo-Gerra u. Bezüglich der gegenübergestellten Ausgaben pro 1894 verweisen wir auf den Bericht pro 1894, Seite 35.

Die Ausgaben für den eigentlichen Unterhalt sind nach vorstehender Auscheidung um Fr. 24,022. 24 größer als pro 1894.

An größeren Unterhaltungsarbeiten haben wir nur des Umbaues der Wärterhäuser Nr. 20 und 25 wegen Feuchtigkeit (Fr. 4923. 85), des Umlegens der Oberlichter der Perronhalle in Göschenen (Fr. 1478. 40) und des Umdeckens der beiden Anbauten des Aufnahmsgebäudes in Locarno (Fr. 3169. 95) zu erwähnen; im übrigen betreffen die Mehrausgaben den allgemeinen Unterhalt.

Der Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern hat Fr. 7605. 80 gekostet (1894 Fr. 2172. 70).

ad 4. Der Aufwand für Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen beträgt pro 1895 Fr. 74,428. 91 gegenüber Fr. 82,099. 52 im Vorjahre und verteilt sich wie folgt:

	1895		1894		Differenz gegenüber 1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Unterhalt der Telegraphenleitungen	22,882.	68	23,260.	75	—	378. 07
Unterhalt der Signale der Stationen und der freien Bahn	6,152.	66	10,152.	77	—	4,000. 11
Unterhalt und Erneuerung der Einfriedigungen und Barrieren	45,393.	57	48,686.	—	—	3,292. 43
zusammen	74,428.	91	82,099.	52	—	7,670. 61

Im ersteren Posten ist eine außerordentliche Ausgabe von Fr. 1821. 05 für Verlegung der Telegraphenleitung Castione-Vallonetunnel bei Bellinzona wegen des Baues des II. Geleises inbegriffen.

Für Neuerstellen von eisernen und Steinplatten-Einfriedigungen, teilweise an Stelle von abgängigen Holzlägen, teilweise zur Ergänzung des Abschlusses der Bahn, wurden pro 1895 Fr. 19,756. 04 ausgegeben (vergl. Bericht 1894, Seite 36).

ad 5. Während wir von der Winterperiode des Jahres 1894 für Räumung der Bahn von Schnee und Eis über entsprechend niedrige Ausgaben berichten konnten, brachte uns der Januar 1895 einen Schneefall im Kanton Tessin, wie ein solcher seit Bestehen der Gotthardbahn und von Biasca abwärts, überhaupt seit Menschengedenken nicht vorgekommen ist.

Dieser Schneefall trat am 13. Januar mittags ein und dauerte bis in die Nacht vom 16. auf den 17. mit wenig Unterbrechung und solcher Mächtigkeit fort, daß er das obere Tessinthal mit einer Schneedecke von

1 m 25 bis 1 m 50 überdeckte; am 20. und 21. Januar und 1. und 2. Februar wiederholten sich starke Schneefälle, glücklicherweise jedoch ohne die Ausdehnung und Mächtigkeit des ersteren anzunehmen.

An allen Orten lösten sich von den steilen Halden, längs welchen sich die Bahnlinie hinzieht, die Schneemassen ab, stürzten lawinenartig zu Thal und türmten nicht nur auf die gefallenen Schneemassen neue auf, sondern erschwerten längere Zeit eine erfolgreiche Beseitigung derselben.

Der Bahnverkehr mußte am 14. abends nach Zug 40 eingestellt und konnte erst am 18. mittags mit Zug 2 wieder regelmäßig aufgenommen werden, doch war es möglich, streckenweise einige Personenzüge durchzubringen.

Zur Beseitigung der Schneemassen wurden die größten Anstrengungen gemacht; schon am 14. begannen die Schneepflugfahrten, und sofort wurde auch alle Mannschaft von der Südseite und von der Nordseite aufgeboten, selbst Bauarbeiter von der im Bau begriffenen Linie Luzern-Zimmensee wurden nach dem Tessin beordert, so daß schon am nächsten Tag etwa 1000 Mann auf der Strecke Airolo-Biasca allein beim Schneebruch thätig waren.

Das Haupthindernis lag zwischen Airolo und Rodi; denn während es gelang, durch beständige Schneepflugfahrten die Strecke Faedo-Biasca wenigstens für den eingleisigen Verkehr frei zu halten, konnte auf jener Strecke erst vom Morgen des 17. an, nachdem das Unwetter nachgelassen und die Lawinengefahren sich vermindert hatten, mit Erfolg gearbeitet werden; nach großer Anstrengung gelang es bis mittag auch hier ein Geleise für den Durchgang des Zuges 41 frei zu machen; über Nacht blieb jedoch der Verkehr für Personenzüge wegen der noch immer drohenden Lawinen und Schneerutschungen eingestellt, und am nächstfolgenden Tag (den 18.) konnten alle Züge, wie oben bereits bemerkt, wieder regelmäßig verkehren.

Wir berechnen die in diesen Tagen beseitigten Schneemassen auf über eine Million Kubikmeter; allein auf der Station Airolo waren ca. 32,000 und auf dem Bahnhof Bellinzona ca. 30,000 Kubikmeter fortzuschaffen; die Zahl der hierfür verwendeten Arbeiterschichten beträgt 18,722.

Die weitem größern Schneefälle vom 20. und 21. Januar und 1. und 2. Februar konnten derart bewältigt werden, daß Betriebsunterbrechungen nicht eintraten.

In der Winterperiode des Jahresendes sind nur ganz unbedeutende Schneefälle vorgekommen.

Von Verkehrsunterbrechungen durch Niedergang großer Laminen blieben wir verschont, und es haben sich die gegen diese Vorkommnisse erstellten Schutzbauten allerorts gut bewährt.

Um bei ähnlichen Vorkommnissen künftig Verkehrsunterbrechungen von größerer Dauer nach Möglichkeit zu vermeiden, d. h. die Beseitigung der Hindernisse rascher und sicherer bewerkstelligen zu können, als es durch Aufbietung von großen Arbeitermassen geschehen kann, bei welchen der Erfolg durch Nebenumstände häufig gekreuzt wird (Unzugänglichkeit der Arbeitsstellen, drohende Gefahr, Verpflegung in den einsamen Gegenden), haben wir eine in Amerika vielfach in Verwendung stehende und von mehreren Bahngesellschaften in Europa für Schneeabfuhr ebenfalls in Aussicht genommene sogenannte Schneeschleuder-Maschine „System Leslie“ (Rotary) angeschafft, nachdem wir uns von der Zweckmäßigkeit der Maschine bei einer Probe überzeugt hatten. Die Maschine wurde von der Firma Henschel & Sohn in Cassel gebaut und kam im Januar dieses Jahres zur Ablieferung.

Was nun die Ausgaben für die Schneeabfuhr anbelangt, so haben wir dieselben in der Zusammenstellung der Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt (Seite 36) mit Fr. 137,720. 89 ausgewiesen; hiervon entfallen auf die stürmische Periode im Januar ca. Fr. 85,000.

Diese Ausgaben und zum Vergleich diejenigen pro 1894 verteilen sich auf die einzelnen Abteilungen der Bahnlinie wie folgt:

	1895		1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) Rothkreuz-Erstfeld, Thalbahn, eingleisig, 43 Kilom. offene Bahn; per Kilom. Fr. 286	12,307.	26	} zusammen 9,053. 30	139. —
b) Erstfeld-Gotthardtunnel, Bergbahn, doppelgleisig, 22 Kilometer offene Bahn per Kilometer Fr. 779	17,145.	—		
c) Gotthardtunnel-Bellinzona (erkl.), Berg- und Thalbahn, doppelgleisig, 56 Kilometer offene Bahn per Kilometer Fr. 1415	79,202.	13	8,599. 40	144. —
d) Bellinzona (inkl.)-Chiasso, Berg- und Thalbahn, eingleisig, 51 Kilo- meter offene Bahn per Kilometer Fr. 470	23,992.	65	2,329. 97	29. —
e) Giubiasco-Grenze b. Pino und Cadenazzo-Locarno, Thalbahn, ein- gleisig, 32 Kilometer offene Bahn per Kilometer Fr. 160.	5,073.	85	—	—
zusammen für 204 Kilometer offene Bahn	137,720.	89	19,982.	67
im Durchschnitt per Kilometer	675.	—	97.	—

Nachdem die Ausgaben für Schneeräumen pro 1895 die größten sind, welche seit der Eröffnung des ganzen Netzes vorkamen, ist es auch von Interesse, die Jahresausgaben zu vergleichen, und wir verzeichnen:

Ausgaben für Schneebeseitigung:

pro 1883:	Fr.	25,705. 12	
1884:	"	16,198. 03	
1885:	"	15,037. 99	
1886:	"	37,948. 42	reichliche Schneefälle in Göschenen und Airolo.
1887:	"	40,437. 75	schneereicher Winter im Tessin.
1888:	"	90,278. 35	schneereiche Winterperiode Januar-März, große Lawinen-Niedergänge bei Wassen und zwischen Ambri und Robi; Verkehrsstörung 30. März bis 1. April.
1889:	"	31,408. 76	
1890:	"	14,296. 39	
1891:	"	26,454. 30	
1892:	"	29,277. 95	
1893:	"	35,326. 81	reichliche Schneefälle und Lawinen-Niedergänge auf der Nordseite; Verkehrsstörung 23. bis 24. Januar.
1894:	"	19,982. 67	
1895:	"	137,720. 89	v. vorliegendem Bericht.

Aus diesen 13 Jahren ergibt sich ein Mittel von rund 40,000 Fr. per Jahr und es stehen die Ausgaben von 10 Jahren unter diesem Mittel und nur von 3 Jahren (1887, 1888 und 1895) über demselben.

ad C. Wir haben am Eingang zu diesem Abschnitt Fr. 62,854. 36 sonstige Ausgaben gegenüber Fr. 59,066. 40 im Jahre 1894 ausgewiesen, und das Rechnungsergebnis ist somit eine Mehrausgabe von Fr. 3787. 96. Die Hauptposten, welche hierher verrechnet werden, betreffen die Ausgaben für Beleuchtung der

offenen Bahn und der Tunnel sowohl für die Betriebsbedürfnisse (Signale, Barrieren etc.) als für die Unterhaltungsarbeiten bei Nacht und in den Tunneln und für Unterhalt und Ergänzung des Inventars und der Gerätschaften.

Erstere Ausgabe beträgt pro 1895 Fr. 12,882.41 gegen Fr. 10,783.31 im Jahre 1894 und letztere Fr. 35,985.01 gegen Fr. 33,535.58; beide Posten nehmen daher an obigen Mehrausgaben teil und diese letztern stehen zum größten Teil im Zusammenhange mit den im vorhergehenden Kapitel 5 behandelten außerordentlichen Schneeräumungsarbeiten.

ad III. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben, welche im Jahre 1894 Fr. 1,906,995.45 Cts. betragen, sind im Berichtsjahre auf Fr. 1,997,172.17 Cts. gestiegen.

Während die Personalausgaben gegenüber dem Vorjahre einen Mehrbetrag von Fr. 90,977.87 aufweisen, sind die sonstigen Ausgaben um Fr. 801.15 unter denjenigen des Vorjahres geblieben.

Die Zunahme der Personalausgaben hat ihren Grund der Hauptsache nach in der Vermehrung des Stations-, Zug- und Arbeiterpersonals und in den eingetretenen Besoldungserhöhungen.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagensdienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1894 Fr. 3,167,213. — betragen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 3,195,447.28.

Davon entfallen:

	1895	1894
auf Personalausgaben	Fr. 903,160.86	Fr. 839,570.87
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 1,364,176.77	„ 1,386,069.83
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 908,206.33	„ 920,463.43
„ sonstige Ausgaben	„ 19,903.32	„ 21,108.87
Summa	Fr. 3,195,447.28	Fr. 3,167,213. —

Die Zunahme der Personalausgaben ist eine Folge von Personalvermehrungen und Gehalts- und Lohn-erhöhungen.

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Im Berichtsjahre sind die Lokomotiven um 5 Sechskupplerlokomotiven mit Schlepptender, Serie C^{3T}, für Schnellzüge auf den Bergstrecken, und um 5 Achtkupplerlokomotiven mit Schlepptender, Serie D^{4T}, für Güterzüge, vermehrt worden. Diese Lokomotiven sind von der Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur erbaut worden.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Ruhr-Briquettes zur Verwendung. Briquettes wurden nur in den Lokomotiven der Schnellzüge der Bergstrecken 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	kg im Kostenbetrage von Fr.	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
1894:	53,135,650	" " " "	1,324,331. 41
1895:	54,611,955	" " " "	1,298,081. 01

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 "
1895:	14, ¹⁰	" " " "	33, ⁵¹ "

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
1895:	197,132, ⁰⁰	" " " "	65,072. 67

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0,036	kg	im	Kostenbetrage	von	3,13	Etz.
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	"
1895:	0,051	"	"	"	"	1,68	"

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betragen Fr. 586,308.06 gegen Fr. 575,025.83 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 15,134 Etz. gegen 14,969 Etz.

Der Stand der Wagen (Tabelle 20) hat sich im Berichtsjahre um 50 Stück neue Güterwagen der Serie G^{R1} (Eilgutwagen) vermehrt. 27 Sammelgüterwagen, Serie K^{RC1}, sind mit Westinghousebremse und Dampfleitung versehen und daher in G^{RC1} Wagen umgezeichnet worden.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 24,964,05 kg im Kostenbetrage von Fr. 5125.35 gegen 23,910,75 kg im Kostenbetrage von Fr. 5011.23, oder per Wagenachsenkilometer 0,298 gr à 0,006 Etz. gegen 0,279 gr à 0,006 Etz. im Jahre 1894.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betragen zusammen Fr. 350,768.19 gegen Fr. 372,639.09 im Jahre 1894.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die hier verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von Fr. 20,347.96; für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden Fr. 30,151.74 weniger, für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken Fr. 10,430.67 mehr verausgabt.

Auf „Verlust an Hülfsgeschäften“ ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Ausgabe von Fr. 840.16, die infolge Abschreibung vom Materialkonto zu Lasten der Betriebsausgaben entstanden ist.

Feuerversicherungen. Im Stande der Versicherungsverträge sind im Berichtsjahre wesentliche Veränderungen nicht eingetreten.

Der mit 1. Juli abgelaufene Vertrag über Versicherung der Mobilien, Rollmaterial, Transportgegenstände u. der Linien und des getrennt versicherten Bahnhofes Chiasso ist auf die Dauer von 5 Jahren unter teilweiser Reduktion der Prämien erneuert worden. Das von fünf Gesellschaften in Versicherung genommene Risiko betrug zur Zeit des Vertragsabschlusses 22,161,060 Franken.

An der Versicherung der Getreidevorräte in den Lagerhäusern der Gotthardbahn, welche zu Ende des Jahres die Summe von 5,680,000 Franken erreicht hatte, sind fast sämtliche in der Schweiz konzessionierten Versicherungsgesellschaften beteiligt.

Unfallentschädigungen. Die vom Vorjahre unerledigt gebliebenen Haftpflichtfälle sind durch gütlichen Vergleich geregelt worden.

Da im Berichtsjahre auf unserem Reze kein einziger haftpflichtiger Unfall mit bleibendem Nachteil für den Betroffenen vorgekommen ist, hatten wir uns mit Haftpflichtfragen wenig zu beschäftigen. Es sind indessen wiederholt Versuche gemacht worden, die Haftpflicht auch für Unterleibsbrüche in Anspruch zu nehmen. In Übereinstimmung mit der bundesgerichtlichen Praxis haben wir daran festgehalten, daß Leistenbruch sich nicht als Unfall qualifiziere, wenn nicht der Beweis erbracht wird, daß der Bruch anlässlich einer einzelnen körperlichen Überanstrengung ausgetreten und somit auf ein zeitlich bestimmtes Ereignis zurückzuführen ist. Bis dahin sind wir in dieser Auffassung gerichtlich geschützt worden.

Die Zahl der unerheblichen Unfälle beim Bahn- und Werkstättebetrieb hat sich um ein Geringes vermehrt, was indessen einzig dem Umstande zuzuschreiben ist, daß unsere Organe strenge auf der Meldung auch der geringfügigsten Verletzungen halten, um in allen Fällen ohne Verzug eine zweckentsprechende Wundbehandlung eintreten zu lassen.

Die Summe der Unfallentschädigungen ist gegenüber den Vorjahren zurückgegangen. Wenn von den unter Kapitel V. C. 3 gebuchten Ausgaben im Betrage von Fr. 256,249. 47 die Ausgaben für unsern Anteil an den Entschädigungen für Mönchenstein und Zollikofen mit „ 197,563. 80 abgezogen werden, verbleibt die Summe von Fr. 58,685. 67 mit welcher alle unsere Verpflichtungen aus Haftpflicht erfüllt worden sind.

Über die Entschädigungen für die Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen hat die Jura-Simplon-Bahn dem Haftpflichtverband, dem wir mit den vier schweiz. Hauptbahnen angehören, zu Anfang des Jahres einen zweiten und Ende des Jahres einen dritten Bericht mit Abrechnung vorgelegt.

Bei der Repartition haben sich für die Gotthardbahn folgende Anteile ergeben:

für Mönchenstein	Fr. 125,963. — + 19,822. 44 =	Fr. 145,785. 44	Etz.
„ Zollikofen	„ 23,584. 66 + 25,303. 24 =	„ 48,887. 90	„
		Total Fr. 194,673. 34	Etz.

Mit Inbegriff der durch den Haftpflichtvertrag vorgeschriebenen Verzinsung beträgt die Vergütung, die an die vertretende Verwaltung bezahlt worden ist, Fr. 197,563. 80.

Mit diesem Betrage ist der Reservefonds belastet worden, der seinerzeit über den statutarischen Bestand geäußert worden ist, um aus dem Überschuss unsern Anteil an den Entschädigungen für die Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen bestreiten zu können. Auf den 31. Dezember 1895 bleiben für diesen Zweck noch Fr. 4314. 21 Etz. reserviert, mit welchem Betrage unsere restanzlichen Verpflichtungen gegenüber dem Haftpflichtverband voraussichtlich nahezu erfüllt werden können. Die im Laufe des Jahres 1896 zu erwartende Schlussrechnung wird nur noch wenige Posten enthalten.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 1345.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in 271 Fällen	Fr. 8,991. 69
„ Manko	„ 252	„ 4,178. 35
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 75	„ 2,674. 68
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen zc.	„ 10	„ 189. 79
„ Verschiedenes	„ 27	„ 546. 64
zusammen		in 635 Fällen Fr. 16,581. 15

Übertrag Fr. 16,581. 15

Hier von gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 2,980. 56	
Beteiligung fehlbarer Angestellter zc.	" 51. 30	
Erlös aus überzähligen Transport-Gegenständen zc.	" 131. 10	Fr. 3,162. 96

Es bleiben somit zu unsern Lasten Fr. 13,418. 19

Der Betrag der zu unsern Lasten fallenden Entschädigungen ist sich seit einigen Jahren ziemlich gleich geblieben; immerhin ergibt sich bei stetiger Zunahme der Reklamationsfälle eine Abnahme der Entschädigungssummen.

Konzeptionsgebühren, Steuern und Abgaben. Die Konzeptionsgebühr, welche unsere Gesellschaft gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen an den Bund zu entrichten hat, ist auch dieses Jahr auf 53,200 Fr. festgesetzt worden.

Was die Steuern an Kantone und Gemeinden anbetrifft, besteht die Tendenz, unsere Gesellschaft, trotz des durch die Konzeptionen erteilten Steuerprivilegs zur Besteuerung herbeizuziehen, in gesteigertem Maße fort. Seitdem wir bei unserem konzeptionsgemäßen Rechte der Steuerfreiheit durch richterliche Entscheidungen geschützt worden sind, geht das Bestreben dahin, durch unverhältnismäßig hohe Taxation derjenigen Objekte, für die wir nach Inhalt der Konzeptionen die Steuerbefreiung nicht in Anspruch nehmen dürfen, nach Möglichkeit Steuern einzuhoben. Da der Natur der Sache nach diese Beträge keine großen Summen erreichen, sind unsere Rekursbeschwerden wegen ausnahmsweiser oder ungleicher Behandlung vor dem Gesetze nicht gehört worden. Das Bundesgericht scheint, im Hinblick auf die Geringfügigkeit der einzelnen Fälle, der prinzipiellen Bedeutung der Sache und der nicht ausbleibenden Konsequenzen seiner Entscheidung keine besondere Aufmerksamkeit geschenkt zu haben.

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrage von Fr. 42,201. 10 sind um Fr. 10,583. 16 größer als letztes Jahr und schließen u. a. folgende Posten in sich:

- Fr. 15,035. 24 Zahlungen für das Lebensmitteldepot Bellinzona,
- " 4,705. 74 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte,
- " 15,916. 69 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

Die Leistungen unserer Schulen sind befriedigend; sie erweisen sich immer mehr als ein Bedürfnis. Ihr Bestand ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Schulort	Schulstufe	Lehrkräfte	Schülerzahl April 1896
Erstfeld	Sekundarschule	1	31
Viasca	Primarschule	1	22
Bellinzona	Primarschule	1	53
"	Sekundarschule	1	21
Chiasso	Primarschule	1	22

Der sog. Schweizerschule in Luino, die von mehreren Kindern unserer Angestellten besucht wird, verabsolgen wir seit Jahren einen Beitrag, ebenso der neu gegründeten freiwilligen Sekundarschule in Brunnen.

Die Schülerzahl der Primarschule Bellinzona ist so stark angewachsen und erhält noch einen so starken Zuwachs, daß wir auf nächsten Winter eine zweite Lehrkraft anstellen müssen. Dies nötigte uns auch zum Baue eines eigenen einfachen Schulhauses, das auf diesen Zeitpunkt bezogen werden kann. Auch für Erstfeld ist die Anstellung eines zweiten Lehrers in Aussicht genommen.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Beim Betrieb im engeren Sinne sind im Berichtsjahre 64 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: in Ausweichungen	1
auf offener Bahn	1
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden	61
4. Andere Unfälle	—
Gesamtzahl der Unfälle	64

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	1
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	59
Drittpersonen	2	—
	2	60

Selbstmorde 3.

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang bemerken wir folgendes:

Am 4. August wollte die 9jährige Braghetta Luigina ihrem vom Wärterdienst heimkehrenden Vater, dem Bahnarbeiter Braghetta Pietro, dem Geleise entlang entgegengehen, als sie von einem vorüberfahrenden Materialzug erfaßt und sofort getötet wurde.

Am 9. August morgens früh ist der schwerhörige, 77 jährige Canavesi Battista von Melano beim Überschreiten des geschlossenen Feldwegüberganges bei Kil. 192,427 vom Zug 57 erfaßt und getötet worden.

2. Hilfskassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Wie aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich ist, hat sich die Zahl der aktiven Mitglieder der Kasse von 1204 auf 1269 vermehrt. Da die Aufnahme in den Dienst der Gotthardbahn erst nach Eingang des Gesundheitsausweises erfolgt, welcher zum Eintritt in die Hilfskasse berechtigt, entspricht die Zunahme der Mitglieder der Hilfskasse genau der stattgefundenen Vermehrung des Betriebspersonals.

Das Versicherungsgeschäft nahm einen durchaus normalen und befriedigenden Verlauf; es sind, wie die Übersicht zeigt, gar keine Erscheinungen zu Tage getreten, welche auf unvorhergesehene Einflüsse deuten würden.

Der Zuwachs an Unterstützten und Pensionierten ist sogar geringer als in den Vorjahren. Zum ersten Mal seitdem die statistischen Aufzeichnungen stattfinden, ist ein Abgang an Pensionierten zu verzeichnen.

Wie die Bewegung innerhalb des Mitgliederkreises, gestaltete sich auch das finanzielle Resultat außerordentlich günstig, indem die Ausgaben für Unterstützungen und Pensionen eine geringere Steigerung erleiden, als nach dem natürlichen Gange des Versicherungsgeschäftes zu erwarten wäre.

Unter den Einnahmen figurirt ein außerordentlicher Beitrag der Gesellschaft im Betrage von Fr. 100,000, welchen die ordentliche Generalversammlung aus dem Reinertragnisse des Vorjahres der Hilfskasse zugewendet hat.

Vom Schweiz. Bundesrate sind wir schon letztes Jahr eingeladen worden, die im Bundesgesetz betreffend die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vorgeschriebene periodische Prüfung der Bilanz auf 31. Dezember 1894 zu veranlassen. Leider war es dem Versicherungstechniker, den wir mit dieser Aufgabe betraut haben, nicht möglich, auf den Zeitpunkt der Vorlage des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung pro 1895 die ziemlich umfangreiche rechnerische Arbeit zu vollenden.

Überzicht über die Aktiv-Mitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invaliddität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269

Überzicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Alters-entschädigung	Gestorben	Total	durch Alters-entschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total		
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
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.
Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse.

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
1895	2,491,899.76	122,234.28 **)	267,554.27 ***)	141,962.19 †)	3,023,650.50

*) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.

**) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.

***) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—.

†) Zinsen und Kursgewinne.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalent-schädigungen	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
1895	34,442.25	39,152.30	8100.—	81,694.55	4,075.20	2,078.53	87,848.28	2,935,802.22

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Von den beiden Betriebskrankenkassen weist diejenige für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätten dienst, wie in den Vorjahren, neuerdings einen Rückschlag auf. Die Revision der Statuten, womit das Gleichgewicht in Ausgaben und Einnahmen hergestellt werden soll, kam im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluß.

Die Krankenkasse für die beim Bau der Zweiglinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau beschäftigten Arbeiter gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Die Rechnung zeigt folgendes Resultat:

	Abteilung				Total	
	Luzern-Zimmensee		Zug-Goldau		Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
Einnahmen:						
Saldo vom 31. Dezember 1894	2,018	93	—	—	2,018	93
Monatsbeiträge der Mitglieder	21,579	30	11,778	85	33,358	15
Kapitalzinsen	53	26	20	95	74	21
	23,651	49	11,799	80	35,451	29
Ausgaben:						
Verwaltungskosten	1,074	55	106	50	1,181	05
Transportkosten	63	75	214	20	277	95
Arztkosten	3,190	60	449	90	3,640	50
Medikamente	2,775	30	292	60	3,067	90
Verpflegungskosten	8,720	80	2,264	40	10,985	20
Beerdigungskosten	163	50	58	60	222	10
Inventarananschaffungen	6	—	—	—	6	—
	15,994	50	3,386	20	19,380	70
Saldo per 31. Dezember 1895	7,656	99	8,413	60	16,070	59
Der Saldo wird ausgewiesen:						
Durch 1 Kassabüchlein der Luzerner Kantonalbank, Nr. 4241	2,000	09	—	—	2,000	09
Durch 4 Stück Obligationen der Luzerner Kantonalbank	4,000	—	—	—	4,000	—
„ Cto.-Ct.-Guthaben bei „ „ „	1,004	65	—	—	1,004	65
„ Guthaben bei der Sparkasse Zug	—	—	8,020	95	8,020	95
„ Barschaft in der Handkasse des Rechnungsführers	652	25	392	65	1,044	90
	7,656	99	8,413	60	16,070	59

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2115.52 zugeflossen und Fr. 310. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts-, Zug- und Maschinendienstes.

An Stelle der 4 % Gotthardbahnobligationen wurden dem Fonds bei der Konversion Fr. 75,000. —, 3 1/2 % Obligationen zugeschrieben.

F. Hilfsgeschäfte.

1. Werkstätten dienst.

Die Zahl der Beamten ist im Berichtsjahre unverändert geblieben.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 425 Mann

„ 31. Dezember „ „ „ „ 429 „

Die größte Zahl, am Monatsende, war 435, die kleinste 411 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	9—10	Schreiner und Glaser	19—21
Vorarbeitergehülfen	2	Maler und Lackierer	12—12
Schlosser und Monteurs	146—153	Sattler	5
Dreher	34—36	Lehrlinge	42—45
Schmiede und Zuschläger	21—22	Handlanger	105—109
Kesselschmiede	9—11	Werkzeugmacher	1
Kupferschmiede	3	Metallgießer	2
Spengler	1	Nachtwächter	2

Im ganzen gelangten 139 Lokomotiven, 635 Personen- und 2222 Güterwagen zur Reparatur.

Am 1. Januar waren 17 Lokomotiven, 40 Personen- und 67 Güterwagen und am 31. Dezember 20 Lokomotiven, 25 Personen- und 49 Güterwagen in Reparatur.

Außer den Reparaturen am Rollmaterial wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Ausrüsten von 77 Güterwagen mit der Westinghousebremse; Umbau von 41 Personen- und 21 Güterwagen auf größeren Radstand und Ausrüsten mit freien Lenkachsen; Einrichten der Notbremse an 167 Personenwagen; Anfertigen von Materialien, wie Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. 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 69 Mann,
" 31. Dezember 72 "

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 66—74 Mann.

Auf die drei Depots verteilt ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Viasca:	Bellinzona:
Schlosser	25—29	7—9	7—10
Dreher	0—2	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Spengler	1	1	—
Lehrlinge	3—5	7—9	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger	3—4	3	2—3

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	29,304,000 m ³ Gas
Die Vorräte betragen am 1. Januar 1895	310,000 " "
Total	29,614,000 m ³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:			
an Wagen der Gotthardbahn		13,529,927	
„ „ anderer Bahnen und Verwaltungen		<u>12,648,870</u>	
			26,178,797 m ³ Gas
Gasverlust im Jahre 1895			3,161,203 „ „
Gasvorrat am 1. Januar 1896			<u>274,000 „ „</u>
	Total wie oben		29,614,000 m ³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 34

„ nutzbaren „ „ „ „ 1 50

Im Berichtsjahre wurden 54,049 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 54,22 Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	<u>1895</u>	<u>1894</u>
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	13	12
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Büreau	36	35
Reklamationsbüreau (zugleich Rechtsbüreau)	3	3
Telegrapheninspektion und Telegraphist	3	3
Abwartpersonal	8	8
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmitteldepot)	19	17
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmitteldepot	20	13
Privatschulen der Gotthardbahn, Lehrer und Lehrerinnen	8	7
	<u>154</u>	<u>142</u>

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbüreau	17	14
Bahningenioure und deren Büreaux	14	12
Bahnmeister und Aufseher	19	20
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	39	38
Streckenwärter	94	94
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	142	143
Barrierenwärterinnen	123	122
Verschiedene Angestellte	6	6
Arbeiter im Taglohn	548	428
	<u>1002</u>	<u>877</u>
Übertrag	1156	1019

3. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

	<u>1895</u>	<u>1894</u>
	1156	1019
	Übertrag	
Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	12	12
Wagenkontrolle	9	9
Betriebsinspektion	1	1
Bahnhofsvorstände	7	7
Stationsvorstände	34	34
Souschefs	8	8
Stationsgehülfen	61	58
Wagenkontrolleure	13	14
Einnehmer	9	9
Gepäckexpedienten	4	4
Telegraphisten	13	13
Ambulante Stellvertreter	12	12
Lagerhausverwalter	1	1
Güterexpedienten	3	3
Güterexpeditionsgehülfen	53	53
Gütereschaffner	18	18
Rangiermeister	7	7
Rangiermeister-Gehülfen	4	4
Portiers und Hülfspartiers	6	6
Volontäre	15	15
Stationswärter	98	98
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1	1
Oberzugführer	2	2
Zugführer	55	52
Kondukteure	79	79
Schlafwagenbediener	3	3
Bremsen	151	146
Übersetzer	2	2
Billetdrucker	1	1
Gepäckarbeiter	3	3
Lampisten	8	8
Pußerinnen	2	2
Nachtwächter	6	6
Manöveristen	51	47
Güterarbeiter	126	124
Maschinenwärter-Gehülfen	3	3
	<hr/> 881	<hr/> 865

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	15	16
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	14	13
Lokomotivführer	94	84
Lokomotivheizer	91	76
	<hr/> Übertrag	<hr/>
	214 2037	189 1884

	<u>1895</u>	<u>1894</u>
Übertrag	214 2037	189 1884
Lokomotivheizer provisorisch	38 *)	40 *)
Bußermeister	3	3
Lokomotivputzer	67	62
Lampisten	4	4
Wagenauffeher	1	1
Wagenwisiteure	5	6
Wagenwisiteur-Gehülfen (7 provisorisch)	17	15
Wagenreiniger, Wagenstmierer und Wagenheizer	36	34
	<hr/>	<hr/>
	385	354

5. Werkstätten dienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	11	9
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (2)	5	5
Vorarbeiter	10	8
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner	312	233
Handlanger	117	105
Lehrlinge	56	43

In den Werkstätten der Maschinendepots:

Vorarbeiter	3	3
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	45	37
Handlanger	9	6
Lehrlinge	13	12
	<hr/>	<hr/>
	581	461

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfen (prov.)	1	1
Gasarbeiter	3	3
	<hr/>	<hr/>
	5	5
Total	<hr/>	<hr/>
	3008	2704

Rekapitulation.

	<u>1895</u>	<u>1894</u>
Zahl der Betriebsbeamten	1504, per Bahnkilometer 5,65	1457, per Bahnkilometer 5,48
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1504, " " 5,65	1247, " " 4,69
Total	<hr/>	<hr/>
	3008, per Bahnkilometer 11,30	2704, per Bahnkilometer 10,17

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