Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 26 (1897)

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: 02.12.2025

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

der Güterbahnhof zu klein sei. Die schweiz. Centralbahn hat deshalb Erweiterungsprojekte aufgestellt und vorläufig den Plan für Erwerbung des erforderlichen Terrains öffentlich aufgelegt.

Als Beitrag an die Baukosten des Bahnhofs haben wir bis Ende 1897 Fr. 2,708,100 einbezahlt.

Es erübrigt uns noch von den Verhandlungen zu sprechen, welche über Mitbenutzung der Gemeinschaftsbahnhöfe Arth-Goldau und Zug sowie der Gemeinschaftsstation Immensee, ferner über die Beordnung des Betriebes auf der Strecke von Immensee nach Arth-Goldau zwischen den Interessenten gepflogen worden sind.

Nachdem der schweizerische Bundesrat beschlossen hatte, der Betriebsanschluß der aargauischen Südbahn an die Gotthardbahn habe auf dem Bahnhofe Arth-Goldau stattzufinden (vide 23. Geschäftsbericht, Seite 19), wurden im Winter 1894/95 Besprechungen mit den diesen Bahnhof mitbenutzenden Verwaltungen der aargauischen Südbahn (schweiz. Centralbahn und schweiz. Nordostbahn), der schweizerischen Südostbahn und der Arth-Rigibahn über die Aufstellung der endgültigen Projektspläne abgehalten, mit den Verhandlungen über vertragliche Regelung des Gemeinschaftsverhältnisses im November 1896 begonnen, ohne daß dieselben bis heute zu einem vollständigen Abschluß gekommen wären. Da der neue Bahnhof am 1. Juni 1897 in Betrieb genommen wurde, so mußte man sich über eine provisorische Behandlung hinsichtlich der noch streitigen, in der Hauptsache das Beitragsverhältnis betreffenden Bestimmungen einigen und vorläufig genaue Erhebungen über die wirkliche finanzielle Tragweite der verschiedenen Vorschläge anordnen. Im übrigen basiert die Gemeinschaft auf den sonst üblichen Vereinbarungen rechtlicher und administrativer Natur.

In analoger Weise wurde die Frage der Mitbenutzung der Station Immensee und die Beordnung des Betriebes auf der Strecke von Immensee nach Arth-Goldau behandelt und vorläufig durch ein Übereinkommen erledigt, mit welchem alles geregelt wird, ausgenommen die Beitragspflicht der aargauischen Südbahn und die Vergütung für die Zugsleistungen derselben. Über die Mitbenutzung des Bahnhofs Zug durch unsere Gesellschaft ist ein definitiver Vertrag mit der Nordostbahn gegen Ende des Berichtsjahres zu stande gekommen.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Das Berichtsjahr hat für den kommerziellen Dienst eine außerordentliche Fülle von Arbeit gebracht, da infolge der Eröffnung der Zufahrtslinien Luzern—Immensee und Zug—Arth-Goldau sämtliche Personen-, Gepäck- und Gütertarife umgerechnet und die bezüglichen Anteilstabellen neu erstellt werden mußten. Trotz aller Anstrengungen konnten diese Arbeiten nur zum Teil durchgeführt werden, so daß eine Reihe von Tarifen, namentlich soweit dieselben den internationalen Verkehr betreffen, erst im Jahre 1898 zur Einführung kommen werden.

1. Personen und Gepäckverkehr. Die im letzten Jahresberichte erwähnten drei Postulate der Bundesversammlung, nämlich:

1. Rückerstattung der Differenz zwischen dem Preise des nicht zur Rückfahrt benutzten Retourbillettes und dem Preise des einfachen Billettes;
2. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf einen längern Zeitraum, und
3. Beschränkung des Verbotes der Übertragung von Retourbilletten auf den gewerbsmäßigen Handel mit solchen,

haben zu vielen Verhandlungen zwischen den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes Anlaß gegeben.

Im Monat Juni hat der Verband dem Eisenbahndepartement zum Postulat 1 die Erklärung abgegeben, daß zwischen den Bahnen ein Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld vereinbart worden sei, wonach bei Nichtausnutzung von Billetten unter gewissen Bedingungen die ganze oder teilweise Rückerstattung der bezahlten Fahrgelder stattfinde. Dieses Übereinkommen gelangt seit dem 1. August 1897 zur Anwendung.

Zu Ziffer 2 wurde dem Eisenbahndepartement mitgeteilt, daß der schweizerische Eisenbahnverband im Anschluß an eine ihm durch den schweizerischen Handels- und Industrieverein eingereichte Anregung der Genfer Handelskammer beschlossen habe, eine Erleichterung in der Weise einzuführen, daß mittelst Zukaufs eines halben Billettes einfacher Fahrt die Gültigkeit eines für die Rückreise noch nicht benutzten Retourbillettes auf die doppelte Dauer der gewöhnlichen Gültigkeitsfrist erhöht werden könne. Das Eisenbahndepartement verlangte hierauf, daß die gleiche Begünstigung auch den Inhabern von halben Retourbilletten (Militärbillette, Kinderbillette, halbe Billette auf Grund des Abonnementtarifs zum Bezuge von halben Billetten) eingeräumt werde. Im Verlaufe der Verhandlungen über dieses Begehren, das die Bahnen genötigt hätte, den Inhabern von halben Retourbilletten behufs Verlängerung derselben Viertelsbillette einfacher Fahrt oder Billette zu 1/4 des Fahrpreises einfacher Fahrt zu verabfolgen, erklärte die schweiz. Nordostbahn, daß sie auf die Frage der Gültigkeitsdauer der Retourbillette noch einmal in ihrem ganzen Umfange zurückzukommen wünsche und deshalb zur Zeit dem Verbandsbeschluß betreffend Zukauf halber Billette nicht beitreten könne. Infolge dessen konnte der letztere einstweilen nicht durchgeführt werden. Die im Anschlusse hieran gepflogenen Verhandlungen über eine allgemeine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete, welche von unserer Gesellschaft früher schon wiederholt, aber ohne Erfolg vorgeschlagen worden war, fallen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Zu Ziffer 3 wurde dem Eisenbahndepartement mitgeteilt, daß die Bahnen sich mit der Beschränkung des Verbotes der Übertragbarkeit von teilweise benutzten Retourbilletten auf den gewerbsmäßigen Handel um solche nicht einverstanden erklären können, und daß sie, namentlich auch mit Rücksicht auf die der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf den 1. Januar 1896 (vergl. den Jahresbericht pro 1895) vorausgegangenen Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement, das Vertrauen hegen, daß eine nachträgliche einseitige Änderung der vereinbarten Bestimmungen nicht stattfinde.

Die Behandlung eines gegen Ende des Berichtsjahres gestellten Antrages der schweiz. Nordostbahn, an Stelle der Abonnemente zum Bezuge von halben Billetten schweizerische Generalabonnements zur beliebigen Benutzung auf den Linien des schweizerischen Eisenbahnverbandes innerhalb bestimmter Zeiträume zu erstellen, fällt in das Jahr 1898.

Bei Anlaß der Umarbeitung der Personentarife, welche auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Zufahrtslinien erfolgen mußte, wurden einige schon früher grundsätzlich beschlossene Tarifmaßnahmen durchgeführt.

In erster Linie wurden nach dem Vorgange der schweiz. Centralbahn im Retour-Verkehr weitere Ermäßigungen eingeführt (Erhöhung des Rabattes in I. Klasse auf 25 %, in II. Klasse auf 30 % und in III. Klasse auf 35 %). Gleichzeitig sind die Distanzzuschläge für die Bergstrecken von 75 % auf 60 % reduziert worden, womit wir einem wiederholten Begehren der Anwohner der Bergstrecke nachgekommen sind. Im Transitverkehr haben die Zuschläge schon von früher her 50 % betragen.

Nach den Betriebsresultaten zu urteilen, haben sich diese Tarifmaßnahmen bewährt; der für die erste Zeit erwartete Ausfall an Transporteinnahmen aus dem lokalen Personenverkehr ist ausgeblieben, die Mehrfrequenz hat die Taxreduktion vom ersten Momente an ausgeglichen, wobei allerdings der mit den nämlichen Erleichterungen neu eröffnete Verkehr auf den Zufahrtslinien mitgewirkt hat.

Im Berichtsjahr gelangten 48 Tarife und 16 Tarifnachträge zur Einführung.

Fahrgeldreklamationen wurden 628 behandelt, von denen 109 abgewiesen wurden, während 500 Rückerstattungen im Betrage von Fr. 7721. 72 stattgefunden haben. 19 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güterverkehr. Im Berichtsjahr hat uns namentlich der Getreideverkehr ab den italienischen Häfen nach der Schweiz beschäftigt, der infolge Konkurrenz anderer Routen der Gotthardroute teilweise verloren zu gehen droht. Wir haben uns, da für die schweizerischen Bahnen ab allen schweizerischen Eingangspunkten der gleiche Tarif (Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide) gilt, deshalb, wie früher schon, neuerdings mit dem Gesuch

an die italienischen Mittelmeerbahnen gewendet, ihre Taxe Genua–Pino transit zu ermäßigen, leider aber bis dahin ohne Erfolg. Wir werden selbstverständlich dieser Frage auch fernerhin unsere Aufmerksamkeit schenken; eine von uns zu gunsten dieses Verkehrs getroffene Maßregel fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Die Vereinbarung über die Instradierung des Verkehrs mit den Stationen der schweiz. Südostbahn selbst und im Transit über dieselbe, über welche wir im Jahresbericht pro 1892 berichtet haben, ist mit der Eröffnung unserer neuen Zufahrtslinie Zug–Arth-Goldau und der Linie Thalweil–Zug der schweiz. Nordostbahn (1. Juni) außer Kraft getreten. Da eine neue Vereinbarung auf diesen Zeitpunkt nicht zu stande kam, wurde einstweilen der ganze, bisher der schweiz. Südostbahn überlassene Transitverkehr über Zug–Thalweil geleitet. Nach langen Verhandlungen kam endlich zwischen unserer Gesellschaft und der schweiz. Nordostbahn einerseits und der schweiz. Südostbahn anderseits ein vom 1. Oktober 1897 an gültiger Vertrag zu stande, wonach

der Verkehr zwischen Pfäffikon loco und Wädensweil loco einerseits und Arth-Goldau loco anderseits, ferner

der Verkehr zwischen Rapperswil loco, Bauma, Fischenthal, Gibswil, Saland, Steg, Bubikon, Kaltbrunn-Benken, Rüti (Zürich), Schmerikon, Uznach und Wald einerseits und Arth-Goldau loco und transit (Richtung Steinen) anderseits, ganz,

der Verkehr zwischen Schännis und Arth-Goldau loco und transit (Richtung Steinen) zu $^3/_4$,

der Verkehr zwischen den Vereinigten Schweizerbahn-Stationen Weesen bis Chur und Trübbach bis Rebstein (exklus. Buchs transit) einerseits und Arth-Goldau loco und transit (Richtung Steinen) anderseits, ferner

der Verkehr zwischen Pfäffikon loco und Wädensweil loco einerseits und Arth-Goldau transit (Richtung Steinen) anderseits, zur Hälfte, und

der Verkehr zwischen Heerbrugg und Arth-Goldau loco und transit (Richtung Steinen) zu $^1/_4$ der schweiz. Südostbahn überlassen wird.

Zur Einführung kamen im Berichtsjahr 34 Tarife und 24 Tarifnachträge.

Zu den auf 1. Januar 1897 pendent gebliebenen 185 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2804 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 2989 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2607 erledigt, so daß unerledigt 382 auf das Jahr 1898 vorgetragen werden.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat, wie bisher, am 1. Juni in Kraft.

Mit dem Beginn desselben fiel die Inbetriebsetzung der sogenannten nördlichen Zufahrtslinien Luzern–Immensee und Zug–Goldau sowie des neuen Gemeinschaftsbahnhofes Arth-Goldau zusammen. Unsere Züge wurden daher vom 1. Juni ab nicht mehr auf dem Umweg über Rothkreuz, sondern direkt nach Goldau geleitet, wogegen die Züge der Aargauischen Südbahn, die bisher in Rothkreuz stehen blieben und daselbst ihren Verkehr an unsere Züge abgaben, von Rothkreuz bis Goldau weitergeführt wurden, um hier Anschluß an unsere Züge zu erhalten. Auf den gleichen Tag wurden auch die von der Schweiz. Nordostbahn gebauten Linien Schaffhausen–Eglisau und Zürich–Thalweil–Zug dem Betrieb übergeben.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der genannten neuen Linien, durch welche die Zufahrt zum Gotthard insbesondere aus der Ostschweiz abgekürzt wurde, hatten wir eine wesentliche Umgestaltung des bisherigen Fahrplanes für die Linie Luzern–Chiasso in Aussicht genommen, und zu dem Zwecke auf den gleichen Zeitpunkt die Bahn im ganzen durch Verstärkung und Verdoppelung der Geleise, durch Einstellung neuer leistungsfähigeren Lokomotiven, durch Einführung vierachsiger Personenwagen mit Pullmanuntergestellen plangemäß seit Jahren auf eine Stufe höherer Leistungsfähigkeit und Vollkommenheit gebracht.

Die Umgestaltung des Fahrplans für die Linie Luzern–Chiasso betrifft der Hauptsache nach die Tages-, Expreß- und -Schnellzüge, wogegen für die Personenzüge im allgemeinen die bisherige Fahrordnung beibehalten wurde, soweit diese nicht durch die Fahrordnung der Expreß- und Schnellzüge eine Änderung erfahren mußten.

Die im Fahrplan vorgenommenen Hauptänderungen sind folgende:

1. Linie Luzern–Chiasso.

Die Expreßzüge 41 und 58 wurden mit neuen vierachsigen Luxuswagen I. Klasse, sowie mit Speisewagen ausgerüstet und in ganz erheblichem Maß beschleunigt, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

Zug 41.

	Alte Fahrordnung.	Neue Fahrordnung.
Basel ab . .	7 25 V	7 05 V
Luzern „ . .	9 50 „	9 06 „
Zürich „ . .	9 10 „	8 20 „
Mailand an .	5 23 N	3 07 N
Genua „ .	11 30 „	6 43 „

Zug 58.

	Alte Fahrordnung.	Neue Fahrordnung.
Genua ab . .	6 35 V	8 35 V
Mailand ab .	10 25 „	12 30 N
Zürich an . .	7 10 N	7 30 „
Luzern „ . .	6 30 „	6 50 „
Basel „ . .	8 48 „	9 00 „

Die Abkürzung der Reisezeit beträgt daher rund:

Basel–Mailand . . .	2 Stunden	Genua–Basel . . .	2 Stunden
„ –Genua . . .	6 „	Mailand–Basel . . .	1½ „
Zürich–Mailand . .	1 Stunde	Genua–Zürich . . .	2 „
„ –Genua . . .	4 Stunden	Mailand– „ . . .	1¾ „

Dieses günstige Resultat, welches besonders bei Zug 41 hervortritt, wurde einerseits durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, anderseits durch die Kürzung der Halte in Göschenen, Bellinzona und Chiasso erreicht.

Die Kürzung des Haltes des Zuges 41 in Göschenen und die Kürzung des Haltes des Zuges 58 in Bellinzona wurde durch die Einführung des Speisewagenbetriebes und die daherige Aufhebung der Table d'hôte in den Bahnhofrestaurationen Göschenen und Bellinzona, die Kürzung des Haltes in Chiasso dadurch ermöglicht, daß die zollamtliche Revision des Reisegepäcks nicht mehr im Zollrevisionssaal in Chiasso, sondern im Zug selbst bewerkstelligt wird, und zwar sowohl in der Richtung nach Italien, als in der Richtung nach der Schweiz.

Um diesen Zügen den Charakter internationaler Schnellzüge ganz zu sichern, wurden die bisherigen Halte des Zuges 41 in Flüelen und Biasca und die bisherigen Halte des Zuges 58 in Erstfeld und Flüelen unterdrückt. An die Stelle des bisherigen Haltes in Rothkreuz ist der Halt in Goldau getreten.

Zur Würdigung dieser Verbesserungen für den internationalen Verkehr muß man sich vergegenwärtigen, daß die genannten Expreßzüge in Basel Anschluß an sämtliche aus England, Holland, Belgien, Frankreich und Deutschland eintreffenden und abgehenden Nachtschnellzüge besitzen, und daß die Bildung des Zuges mit unter sich verbundenen Durchgangswagen in geschmackvoller Ausstattung, die Mitführung von Restaurationswagen, die Abwicklung der Zollbehandlung an der italienischen Grenze wesentlich dazu beitragen, die durch Fahrbeschleunigung abgekürzte Reise weiter zu erleichtern und zu einer angenehmen zu gestalten.

Die hauptsächlichsten internationalen Verbindungen, welche durch die Tagesexpreßzüge der Gotthardbahn vermittelt werden, sind folgende:

In der Richtung von Norden nach Süden:

London ab . .	11 00 V			Mailand an . .	3 07 N
Paris „ . .	8 30 N			Genua „ . .	6 43 „
Amsterdam ab . .	4 30 „	Basel ab . .	7 05 V	Nizza „ . .	12 47 „
Köln „ . .	10 36 „			Florenz „ . .	1 10 „
Berlin „ . .	1 45 „			Rom „ . .	6 55 V
Frankfurt „ . .	10 35 „			Neapel „ . .	1 36 N

Es beträgt somit zwischen	die Fahrzeit	die Entfernung	die Reisegeschwindigkeit km. die Stunde
Köln und Mailand . . .	16 Stunden 31 Minuten	872.7 km.	52.899
Paris „ „ . . .	17 „ 42 „	916.0 „	51.751
Amsterdam und „ . . .	22 „ 37 „	1126.8 „	49.858
Berlin „ „ . . .	25 „ 22 „	1249.7 „	49.258
London „ „ via Calais-Delle	27 „ 7 „	1345.0 „	49.6

In der Richtung von Süden nach Norden:

Neapel ab . .	2^{55} N			Köln an . . .	$5^{\underline{35}}$ V
Rom „ . .	$9^{\underline{55}}$ „			Frankfurt an . .	$5^{\underline{50}}$ „
Florenz „ . .	$9^{\underline{10}}$ „			Paris „ . .	6^{05} „
Nizza „ . .	$9^{\underline{50}}$ „	Basel an . .	$9^{\underline{00}}$ N	Amsterdam „ . .	9^{52} „
Genua „ . .	8^{35} V			London „ . .	4^{50} N
Mailand „ . .	12^{30} N			Berlin „ . .	5^{02} „

Neu in den Fahrplan eingelegt wurden die Schnellzüge 49 und 52, welche die erste und zweite Wagenklasse führen, teilweise auch mit neu gebauten vierachsigen, gut eingerichteten Wagen, sowie mit Speisewagen ausgerüstet und ebenfalls als internationale Schnellzüge ersten Ranges anzusehen sind.

Die Fahrordnung dieser Züge ist folgende:

Zug 49.		Zug 52.	
Basel ab . . .	1^{40} N	Mailand ab . .	7^{30} V
Luzern „ . . .	3^{45} „	Luzern an . . .	2^{04} N
Mailand an . .	$10^{\underline{20}}$ „	Basel „ . . .	4^{15} „

Beide Züge halten in Flüelen an. Im übrigen sind die Halte auf diejenige Zahl beschränkt worden, die für die Expreßzüge 41 und 58 gewährt wird.

Durch die Einführung des Zuges 49 wurde einem sowohl in der Schweiz als im Ausland vielfach geäußerten Begehren nach einer neuen Schnellzugsverbindung über den Gotthard um die Mitte des Tages entsprochen, nachdem es infolge langer und mühsamer Verhandlungen gelungen war, demselben ebenfalls den Charakter einer durchgehenden internationalen Verbindung zu geben. Dieser Zug schafft nämlich mit seinem Gegenzug 52 eine dritte Verbindung über Ostende von und nach England, ferner über beide Rheinufer vorzügliche Verbindungen mit Frankfurt, Berlin und dem Norden von Deutschland, und endlich über Zürich eine neue Verbindung von und nach Stuttgart und Berlin. In Mailand findet derselbe Anschluß in der Richtung nach Florenz, Rom, Brindisi einerseits und Venedig anderseits.

Der Gegenzug 52 ist, was die Abfahrtszeit und die Anschlüsse in Mailand betrifft, an die Stelle des bisherigen Schnellzuges 54 getreten, auf der Fahrt aber erheblich beschleunigt worden. Während nämlich Zug 54 in Luzern um 5^{00} N, in Basel um $7^{\underline{40}}$ N eintraf, erfolgt die Ankunft des Zuges 52 in Luzern um 2^{04} N und in Basel um 4^{15} N. In Basel findet Zug 52 Anschluß nach den beiden Rheinrouten, nach Belgien und England.

Die internationalen Verbindungen, welche durch die Züge 49 und 52 geschaffen worden sind, ergeben sich aus nachfolgender Zusammenstellung:

In der Richtung von Norden nach Süden:

Hamburg ab . .	4 50 N		Mailand an . .	10 21 N
London „ . .	5 33 „		Venedig „ . .	4 23 V
Berlin „ . .	9 05 „	Basel ab . . 1 40 N	Florenz „ . .	6 34 „
Dresden „ . .	7 31 „		Rom „ . .	1 10 N
Frankfurt „ . .	7 00 V		Neapel „ . .	6 45 „
			Brindisi „ . .	10 17 „

In der Richtung von Süden nach Norden:

Mailand ab . .	7 30 V		Frankfurt an . .	10 46 N
Venedig „ . . .	11 15 N		Berlin „ . .	10 36 V
Neapel „ . . .	8 20 V	Basel an . . 4 15 N	Dresden „ . .	10 15 „
Rom „ . . .	2 40 N		Hamburg „ . .	11 23 „
Florenz „ . . .	9 10 „		London „ . .	11 45 „
Brindisi „ . . .	6 10 V		Berlin via Stuttgart (proj.) an	9 20 „

Der bisherige Zug 54 verkehrte als Zug 56 mit späterer Abfahrt von Mailand in der alten Fahrordnung, eine Anordnung, welche indessen einer bessern Platz machen muß. Diese bessere Lösung werden wir darin suchen, daß die Abfahrt auf ungefähr 9 Uhr morgens verlegt wird, und gleichwohl die nördlichen Anschlüsse in der Richtung nach Zürich, Basel und Bern aufrecht erhalten werden. Wir werden darüber in unserer nächstjährigen Berichterstattung uns aussprechen können.

Die bisherigen Güterzüge mit Personenbeförderung 513, 519, 504, 510 auf der Strecke Rothkreuz-Erstfeld wurden in die Lokalzüge 301, 305, 302 und 306 umgewandelt und zwischen Luzern und Erstfeld geführt. Überdies wurden auf der Strecke Luzern–Goldau die Lokalzüge 303 und 304 in den Fahrplan eingelegt und durch diese Maßnahmen die Anschlüsse nach und von der schweiz. Südostbahn in Goldau in der günstigsten Weise geregelt.

Der ehemalige Zug 49, jetzt Zug 47, der früher von Luzern nach Lugano verkehrte, wurde wegen mangelnder Frequenz auf die Strecke Luzern–Bellinzona beschränkt. Dies durfte um so eher geschehen, als eine neue Abendfahrgelegenheit von Bellinzona nach Lugano durch den neuen Schnellzug 49 geboten worden ist.

Hinwiederum wurde Zug 1 Lugano–Chiasso auf die Strecke Bellinzona–Lugano ausgedehnt.

Dem Lokalverkehr auf der Strecke Lugano–Chiasso wurden die Güterzüge 507 und 524 zur Verfügung gestellt, indem denselben ein Personenwagen III. Klasse beigegeben wurde.

Um den in Flüelen sich aufhaltenden Touristen Gelegenheit zu geben, am frühen Morgen in der Richtung nach Göschenen abzureisen, wurde Zug 507, der bisher von Altdorf bis Göschenen Personen beförderte, ab Flüelen geführt.

2. Linie Bellinzona–Luino.

Zug 68 wurde der spätern Abfahrt des Zuges 58 von Bellinzona entsprechend später gelegt. Da infolge dessen der Anschluß des Zuges 68 an den Personenzug 4 nach Luzern in Bellinzona verloren ging, so wurde der Güterzug 562 zur Personenbeförderung eingerichtet und demselben ein Wagen III. Klasse beigegeben, wodurch ein Anschluß an Zug 4 hergestellt war.

3. Linie Bellinzona–Locarno.

Auf vielseitiges Begehren der Bevölkerung von Bellinzona und Locarno wurden die Züge 65/75, 25/35 und 70/60, bei denen in Cadenazzo nach und von Locarno umgestiegen werden mußte, als Züge 75, 74, 79 von Bellinzona nach Locarno, resp. von Locarno nach Bellinzona direkt durchgeführt.

Infolge Zunahme des Güterverkehrs mußte zum ersten Mal ein Güterzug in jeder Richtung in den Fahrplan eingelegt werden.

4. Linie Zug–Goldau.

Auf dieser Linie verkehrten in jeder Richtung 5 Schnellzüge, 3 Personenzüge und 3 Güterzüge.

Die Schnellzüge 242, 250, 256, 258, 241, 245, 249 und 257 führten die erste und zweite Wagenklasse, die Schnellzüge 240 und 255 dagegen alle drei Wagenklassen.

Sowohl im Schnellzugsverkehr als im Verkehr der gewöhnlichen Personenzüge sind mit der Eröffnung der neuen Linien Goldau–Zug und Zug–Thalweil–Zürich vorzügliche Verbindungen entstanden. Wir heben unter denselben namentlich die neuen Verbindungen mit Stuttgart und Berlin über die Route Heilbronn, Würzburg und Ritschenhausen hervor. Die Verbindung mit Berlin ist zwar erst im Jahr 1898 zu stande gekommen, der Vollständigkeit wegen fügen wir dieselbe der nachstehenden Übersicht bei:

In der Richtung von Norden nach Süden:

Berlin (vom 1. Mai 1898 an)	ab	$8^{\underline{22}}$ N			
München	„	—	12^{05} N		
Stuttgart	„	9^{02} V	3^{15} „		
Zürich	„	2^{55} N	$9^{\underline{30}}$ „	$10^{\underline{35}}$ N	8^{20} V
Mailand	an	$10^{\underline{21}}$ „	7^{23} V	7^{51} V	3^{07} N

In der Richtung von Süden nach Norden:

Mailand	ab	7^{30} V	12^{30} N	$10^{\underline{30}}$ N
Zürich	an	3^{00} N	$7^{\underline{30}}$ „	7^{46} V
Stuttgart	„	$9^{\underline{08}}$ „	—	2^{15} N
München	„	—	—	5^{17} „
Berlin (vom 1. Mai 1898 an)	„	9^{20} V	—	—

Hiernach wurde die Reise von Zürich nach Mailand bis auf 6 Stunden 47 Minuten abgekürzt.

b. Winterfahrordnung.

Der Winterfahrplan trat, wie bisher, am 1. Oktober in Kraft und lehnte sich im allgemeinen an die Sommerfahrordnung an, mit folgenden Ausnahmen:

1. Linie Luzern–Chiasso.

Der Halt der Züge 45 und 56 in Capolago wurde auf die Zeit beschränkt, während welcher die Monte Generosobahn im Betrieb stand.

Zug 507 verkehrte nicht mehr ab Flüelen, sondern nur ab Altdorf.

2. Linie Bellinzona–Luino.

Änderungen auf dieser Linie traten nicht ein.

3. Linie Bellinzona–Locarno.

Auf Ansuchen des Staatsrates vom Kanton Tessin wurde die Abfahrtszeit des Zuges 79 in Bellinzona von $7^{\underline{45}}$ N auf $8^{\underline{20}}$ N verlegt und Zug 79 dadurch in Giubiasco in Anschluß an Zug 6 von Chiasso gebracht.

4. Linie Zug–Goldau.

Auf vielseitiges Verlangen wurden die Schnellzüge 245 und 256 mit Wagen dritter Klasse ausgerüstet.

Infolge Ausfalls des Nordostbahn-Schnellzuges 184 Zürich–Zug wurde Zug 251 15 Minuten früher von Zug abgelassen.

Im übrigen bleibt mit Bezug auf den Fahrplan noch zu erwähnen, daß infolge des außerordentlich starken Andrangs italienischer Arbeiter im Frühling und Herbst 1897 zu den Nachtschnellzügen sowohl auf der Strecke Chiasso–Luzern, als auf den Strecken Locarno–Bellinzona und Zug–Goldau einige Ergänzungszüge angeordnet und ausgeführt werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1897 (272 Kilometer)				1896 (266 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1896		Mindereinnahme gegenüber 1896	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	6444011	65	37.72	36.15	5805013	15	35.64	34.15	638998	50		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	586974	27	3.44	3.29	533528	10	3.28	3.14	53446	17		
b. Tiere	527006	28	3.08	2.96	414697	72	2.55	2.44	112308	56		
c. Güter aller Art . .	9526255	11	55.76	53.45	9532669	31	58.53	56.09			6414	20
Total	17084247	31	100		16285908	28	100		798339	03		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	738968	01		4.15	709660	24		4.18	29307	77		
Totaleinnahmen	17823215	32		100	16995568	52		100	827646	80		

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken betrug vom 1. Januar bis 31. Mai 266 Kilometer, vom 1. Juni bis 31. Dezember 276 Kilometer und im Durchschnitt 272 Kilometer.

Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Tiertransport sind in der Berichtsperiode um Fr. 804,753. 23 gestiegen, während diejenigen aus dem Gütertransport um Fr. 6,414. 20 abgenommen haben. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 798,339. 03, oder 4. 90 % und diejenigen des Jahres 1895 um Fr. 1,356,731. 15 oder 8. 63 %. Diese Gesamteinnahmen betragen:

	1897	1896
per Bahnkilometer . . .	Fr. 62,809. 73	Fr. 61,225. 22
„ Zugskilometer . . .	„ 5. 72	„ 5. 85
„ Tag . . .	„ 46,806. 15	„ 44,497. 02

Die ersten acht Monate des Berichtsjahres zeigen Mehreinnahmen, die letzten vier Monate dagegen Mindereinnahmen. Im Monat März ist mit Fr. 1,710,760. 92 die größte und im Monat Januar mit Fr. 1,104,516. 59 die kleinste Einnahme erzielt worden. Im Durchschnitt beträgt die monatliche Einnahme Fr. 1,423,687. 28, gegen Fr. 1,357,159. 02 im Vorjahre.

Die verschiedenen weiteren Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind wie bisher in acht dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt, woraus wir hier folgendes hervorheben:

1. Personenverkehr.

Der Personenverkehr hat sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden stieg von 1,708,754 auf 2,043,516 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden von 324,183 auf 353,339. Bei der Zunahme sind alle drei Wagenklassen beteiligt, insbesondere aber die dritte. Diese Zunahme des Verkehrs ist wohl in erster Linie der Eröffnung der neuen Zufahrtslinien zuzuschreiben; sodann hat offenbar die Ermäßigung der Taxen für die Hin- und Rückfahrtsbillette eine erhöhte Frequenz im internen Personenverkehr, welche besonders stark hervortritt, herbeigeführt.

Eine erhebliche Verkehrszunahme ergibt sich auch im Transitverkehr, gefördert durch die Einführung von zwei neuen Schnellzügen und der Anschaffung von neuem, bequemem Wagenmaterial, das die ungeteilte Anerkennung des reisenden Publikums gefunden hat.

Zu der Steigerung des Verkehrs hat auch die Beförderung tessinischer und italienischer Arbeiter beigetragen, die in immer größerer Zahl während den Sommermonaten im Norden Beschäftigung suchen.

Die Zahl der Kilometer, die jeder Reisende durchschnittlich befahren hat, ist von 50,47 auf 47,03 zurückgegangen.

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind um Fr. 638,998.50 oder 11,01 % gestiegen; die Hälfte hiervon fällt auf die ersten fünf Monate des Jahres.

Es betrug die Zahl der Reisenden:

		1897	1896
in der	I. Klasse	93,436 = 4,57 %	86,208 = 5,05 %
„ „	II. „	422,600 = 20,68 %	373,564 = 21,86 %
„ „	III. „	1,527,480 = 74,75 %	1,248,982 = 73,09 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

in der	I. Klasse	11,122,206 = 11,57 %	10,375,314 = 12,03 %
„ „	II. „	28,225,093 = 29,37 %	26,180,967 = 30,36 %
„ „	III. „	56,760,799 = 59,06 %	49,676,306 = 57,61 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

		1897	1896
in der	I. Klasse	119,64 Km.	120,35 Km.
„ „	II. „	66,79 „	70,08 „
„ „	III. „	37,16 „	39,77 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	52.20	51,90
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4.11	4,43

Zu den Gesamteinnahmen haben beigetragen:

		1897	1896
Die	I. Klasse	Fr. 1,426,332 = 22,14 %	Fr. 1,287,237 = 22,18 %
„	II. „	„ 2,270,440 = 35,23 %	„ 2,060,426 = 35,49 %
„	III. „	„ 2,747,240 = 42,63 %	„ 2,457,350 = 42,33 %

An Fahrgeld hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

in der	I. Klasse	Fr. 15.27	Fr. 14.93
„ „	II. „	„ 5.37	„ 5.52
„ „	III. „	„ 1.80	„ 1.97

Die durchschnittliche Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt:

Cts. 6.70	Cts. 6.73.

2. Gepäckverkehr.

Der Gepäckverkehr zeigt gegenüber dem Vorjahre ein Mehrgewicht von 929 Tonnen und eine Mehreinnahme von Fr. 53,446.17 = 10,02 %. Zu der Zunahme hat wesentlich der Transitverkehr nach und von Italien beigetragen.

3. Tiertransport.

Der Verkehr hat im Berichtsjahr wieder erheblich zugenommen. Die Transportquantitäten sind um 35,314 Stück und die Einnahmen um Fr. 112,308.56 oder um 27,08 % gestiegen. Die Steigerung ist dem stärkern Import von Schlachtvieh aus Italien zuzuschreiben, der gegen den Schluß des Berichtsjahres aus sanitätspolizeilichen Gründen aber wieder verboten werden mußte.

4. Gütertransport.

Mit Ausnahme der Getreidetransporte, die um 65,000 Tonnen zurückgegangen sind, haben die Transportquantitäten aller Warengattungen, die für unsern Verkehr von Bedeutung sind, eine Zunahme aufzuweisen. Der Import von Brotfrucht (Weizen) in die Schweiz ist infolge der großen Zufuhren zu Ende des Jahres 1896 um rund 70,000 Tonnen zurückgeblieben. Die Mindereinfuhr betraf somit fast ausschließlich die Gotthardroute, die durch die von ausländischen Bahnen für die Routen Rotterdam–Mannheim und Marseille getroffenen Tarifmaßnahmen in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres mit Erfolg konkurrenziert wurde.

Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen Güter aller Art hat sich von 873,100 auf 906,809 gehoben; dagegen ist der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 482,264 auf 462,206 Tonnen zurückgegangen. Hinsichtlich des Gewichts stehen die Lebens- und Genußmittel mit 343,219 Tonnen oder 37,85 % im ersten, die Baumaterialien mit 196,595 Tonnen oder 21,68 % im zweiten und die Metallwaren mit 95,741 Tonnen oder 10,56 % im dritten Rang. Von den vier Haupttarifklassen haben Transportmengen aufzuweisen:

	1897			1896		
Eilgüter	43,672	Tonnen	= 4,82 %	38,064	Tonnen	= 4,36 %
Stückgüter	47,324	„	= 5,22 %	44,937	„	= 5,15 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . .	309,864	„	= 34,17 %	259,795	„	= 29,75 %
Ausnahmetarifgüter	505,949	„	= 55,79 %	530,304	„	= 60,74 %

Die Hauptverkehre sind mit nachstehenden Transportquantitäten beteiligt:

Schweiz–Italien	42,933	Tonnen	45,097	Tonnen
Italien–Schweiz (inklus. in Brunnen reexpediertes Getreide)	295,801	„	348,024	„
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich–Italien	137,756	„	125,776	„
Italien–Deutschland, Belgien, Holland und England	89,539	„	76,959	„

Diese Ziffern umfassen auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter.

Die durchschnittliche Transportdistanz einer Tonne Güter ist von 146,93 Km. auf 138,64 Km. zurückgegangen.

In den Einnahmen aus dem Gütertransport ist ein Rückgang von Fr. 9,532,669.31 auf Fr. 9,526,255.11 oder von 0,07 % zu verzeichnen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7,43 Cts. auf 7,58 Cts. gestiegen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1896 wie folgt:

	1897	1896
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 731,995. 11	Fr. 702,586. 53
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 4,256. 33	„ 4,417. 28
Sonstige Einnahmen	„ 2,716. 57	„ 2,656. 43
	Fr. 738,968. 01	Fr. 709,660. 24

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 29,307. 77 auf, die hauptsächlich durch die Ende 1896 erfolgte Einstellung von 50 neuen Steintransportwagen und die Vermietung der im Jahre 1897 fertig erstellten Beamtenwohnhäuser in Goldau herbeigeführt wurde.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Wir stellen diesem Abschnitt die Längenverhältnisse unserer Bahnlinie voran, welche sich infolge Eröffnung des Betriebes auf den neuen Linien Luzern–Küßnacht–Immensee und Zug–Goldau und Ausfall des Betriebes auf den mitbenutzten, beziehungsweise gepachteten Strecken Luzern–Rothkreuz und Rothkreuz–Immensee seit 1. Juni 1897 ergeben haben:

	1897 Kilometer effektiv		1896 Kilometer effektiv	
a) Fahrlängen				
Luzern–Chiasso	225,100		231,049	
Zug–Arth-Goldau	15,765		—	
Bellinzona–Luino	39,618		39,618	
Bellinzona–Locarno	21,047		21,047	
zusammen	301,530		291,714	
b) Betriebslängen				
Luzern–Chiasso	225,100		231,049	
Zug–Arth-Goldau	15,765		—	
Giubiasco–Grenze bei Pino	21,825		21,826	
Cadenazzo–Locarno	12,457		12,458	
zusammen	275,147,	rund: 276 km	265,333,	rund: 266 km

Für die statistischen Berechnungen pro 1897 beträgt die durchschnittliche Betriebslänge 272 Kilometer.

c) Baulängen.	1897 Kilometer	1896 Kilometer
Eigentumsgrenze ASB/GB bei Immensee—Chiasso (Landesgrenze) . .	—	206,411
Abzweigung in der Sentimatt bei Luzern—Chiasso (Landesgrenze) . .	223,111	—
Zug (Eigentumsgrenze NOB/GB) bis Einfahrtsweiche Arth-Goldau . .	15,505	—
Ausfahrtsweiche Giubiasco bis Landesgrenze bei Pino	21,618	21,666
Ausfahrtsweiche Cadenazzo bis Bahnhofende Locarno	12,308	12,367
zusammen	272,542	240,444

Die Differenzen bei Giubiasco–Pino und Cadenazzo–Locarno sind durch Geleiseumbauten auf den Anschlußstationen, welche Verschiebungen der Ausfahrtsweichen zur Folge hatten, entstanden.

Die Betriebsausgaben pro 1897 haben betragen und stellen sich gegenüber 1896 wie folgt:

Ausgaben.	1897 Betriebene Bahnlänge 272 Km.			1896 Betriebene Bahnlänge 266 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1896.		Minderausgabe gegenüber 1896.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung . .	553,259	33	5.26	521,515	83	5.22	31,743	50		
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2,286,385	33	21.72	2,329,008	74	23.35	—	—	42,623	41
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	2,477,258	36	23.52	2,230,137	98	22.35	247,120	38		
IV. „ den Fahrdienst	3,871,670	65	36.76	3,445,365	30	34.53	426,305	35		
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1,341,433	16	12.74	1,451,675	61	14.55	—	—	110,242	45
Total	10,530,006	83	100	9,977,703	46	100	552,303	37		

	1897	1896
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 38.713. 26	Fr. 37,510. 16
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.5249	„ 3.5847
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2.9595	„ 2.9257
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1227	„ 0.1195
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0196	„ 0.0191
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	59.08	58.71
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	61.64	61.27

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen im Jahre 1896

	1897	1896
a) Personalausgaben	Fr. 450,353. 38	Fr. 419,284. 97
b) Sonstige Ausgaben	„ 102,905. 95	„ 102,230. 86
	Fr. 553,259. 33	Fr. 521,515. 83

Die Personalausgaben sind im Jahre 1897 um Fr. 31,068. 41, die sonstigen Ausgaben um Fr. 675. 09, total Fr. 31,743. 50 gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Der Mehrbetrag der Personalausgaben steht zum Teil mit Besoldungserhöhungen im Zusammenhange.

ad. II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Von den Ausgaben auf diesem Abschnitte fallen:

	1897	1896
auf Kap. A. Personalausgaben	Fr. 819,961.22	Fr. 762,197.24
„ „ B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 1,395,094.32	„ 1,498,361.89
„ „ C. Sonstige Ausgaben	„ 71,329.79	„ 68,419.61
zusammen	Fr. 2,286,385.33	Fr. 2,329,008.74
weniger	Fr. 42,623.41	

Im einzelnen berichten wir über diese Ausgaben und im Vergleich mit 1896 folgendes:

Die Personalausgaben haben im Berichtsjahr Fr. 57,763.98 mehr betragen als pro 1896; davon kommen ca. Fr. 41,125. — auf den siebenmonatlichen Betrieb der neuen Linien und der Rest auf sonstige Mehrausgaben.

Die kilometrischen Ausgaben für dieses Kapitel haben sich nur unbedeutend vermehrt; sie betragen:

pro 1896 (240,4 Km. eigenes Netz und 7,3 Km. Pachtstrecke)	Fr. 3073. —
„ 1897 (5 Monate wie oben, 7 Monate 272,5 Km. oder 263 Km. im Durchschnitt)	„ 3118. —

Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen stellen sich die Ausgaben im einzelnen wie folgt:

	1897	1896	Differenz gegenüber 1896.
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inklus. Nebenanlagen und Schwellenbettung . . .	254,812.73	263,243.71	— 8,430.98
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, inklus. Materialkosten	916,966.11	979,532.41	— 62,566.30
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	103,704.03	122,341.24	— 18,637.21
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	89,625.82	79,165.61	+ 10,460.21
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	29,985.63	54,078.92	— 24,093.29
zusammen	1,395,094.32	1,498,361.89	— 103,267.57

Von den Ausgaben wurden aufgewendet:

ad 1. Für Unterhalt der Dämme und Einschnitte Fr. 21 197.80 (1896: Fr. 13,425.75); für Untersuchung und Abräumen von Felswänden und Lehnen, sowie für Unterhalt und Ergänzung der Schutzbauten Fr. 40,880.85 (Fr. 35,708.63); für Untersuchen und Abputzen der umgemauerten Tunnelstrecken und Unterhalt des Tunnelmauerwerkes Fr. 6690.45 (Fr. 6771. —); für Unterhalt des Mauerwerks von Mauern, Brücken und Durchlässen Fr. 9603.95 (Fr. 10,280.40); für Revision, Unterhalt und Anstrich der Eisenkonstruktionen und Unterhalt der Bedielung der offenen Brücken Fr. 22,538.97 (Fr. 32,743.15); für Räumen der Wildbäche und Unterhalt der Uferschutzbauten Fr. 33,966. — (Fr. 21,727.03); für Unterhalt und Bekiesung von Straßen und Stationsvorplätzen Fr. 17,829.13 (Fr. 15,949.55); für Unterhalt und Erneuerung der Bahnbettung Fr. 76,227.35 (Fr. 67,440.55).

Von besonderen Vorkommnissen, welche eine nennenswerte Ausgabe verursacht haben, können wir nur den Ausbruch des Wildbaches Ladro unterhalb Faido vom 3. September erwähnen (Räumungskosten Fr. 9791.75).

Das schließliche Ergebnis auf diesem Kapitel (Minderkosten von Fr. 8430.98) ist dem Ausfall unseres Anteiles an dem Unterhalt der Strecken Fluhmühle–Rothkreuz–Immensee zuzuschreiben.

ad 2. Für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues haben wir Fr. 62,566.30 Minderkosten ausgewiesen; im einzelnen stellen sich die hierher gehörigen Ausgaben gegenüber 1896 wie folgt:

Cap. II. B. 2.	1897 Fr. Cts.	1896 Fr. Cts.	Differenz gegenüber 1896 Fr. Cts.
1. Materialkosten für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	187,720. 58	189,498. 03	— 1,777. 45
2. Löhne für Einzelauswechslungen und sonstigen Unterhalt, exklusive Geleiseregulieren . .	121,699. 80	117,825. 01	+ 3,874. 79
3. Regulieren der Strecken- und Stationsgeleise .	120,617. 85	88,277. 85	+ 32,340. —
4. Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen, Material und Löhne . . .	392,177. 60	462,510. 35	— 70,332. 75
5. Verstärkung des Oberbaues der Streckengeleise, Material und Löhne	170,008. —	162,050. 05	+ 7,957. 95
6. Erneuerung und Unterhalt der Weichen und Kreuzungen, Unterhalt und Reparaturen samt Ersatzstücken für die sonstigen mechanischen Einrichtungen	65,441. 01	45,150. 36	+ 19,429. 45
zusammen	1,057,664. 84	1,065,311. 65	— 7,646. 81
Hierzu:			
Verschiedenes und indirekte Ausgaben abzüglich Einnahmen	20,498. 67	32,254. 87	— 11,756. 20
bleiben: Bruttoausgaben	1,078,163. 51	1,097,566. 52	— 19,403. 01
Hiervon ab: der Erlös aus dem Altmaterial und Überschüssen	161,197. 40	118,034. 11	+ 43,163. 29
Nettoausgaben	916,966. 11	979,532. 41	— 62,566. 30

Zu den Mehrausgaben bei einzelnen der oben ausgeschiedenen Posten bemerken wir, daß auch diese auf die Einführung größerer Zugsgeschwindigkeiten zurückzuführen sind; es gilt dies besonders vom Unterhalt und der Instandstellung der Geleise (Pos. 2) und dem Regulieren derselben (Pos. 3), sowie von den durchgeführten Oberbauverstärkungen.

Speziell die Geleiseregulierung mußte im Berichtsjahr auf 91 % der ganzen Länge der Hauptgeleise ausgedehnt werden, während dieselbe im Vorjahre nur 76 % der Geleiselänge betraf; die durchschnittlichen Kosten sind dagegen ziemlich gleich geblieben (29,7 Cts. gegenüber 30 Cts. pro 1896). Über die Oberbauverstärkungen berichten wir weiter unten.

Der Abgang von Oberbaumaterial bei den Auswechslungen im gewöhnlichen Unterhalt, also exklusive der im nachfolgenden behandelten Erneuerungen und Verstärkungen, betrug:

	pro 1897	pro 1896
Tannenschwellen	3201 Stück	5035 Stück
Eichenschwellen	9503 „	13597 „
Eiserne Schwellen	138 „	185 „
Eisenschienen	911 Meter	2543 Meter
Stahlschienen I und II	2615 „	3760 „
„ IV	64 „	12 „

Für den Ersatz von Schienenbefestigungsmitteln betrug der Aufwand Fr. 71,428. 80 gegenüber Fr. 67,739. 31 pro 1896; mehr als 1/3 davon entfallen wieder auf den Gotthardtunnel.

Schienenbrüche haben wir 46 zu verzeichnen; dieselben nahmen also gegenüber den im Jahre 1896 vorgekommenen 17 bedeutend zu; wir bemerken jedoch, daß solche Brüche sich auf die Jahre sehr ungleich verteilen; so hatten wir im Jahre 1895 deren 59 und 1894 wieder nur 36.

Was ferner die im Berichtsjahre vorgenommenen Erneuerungen und Verstärkungen des Oberbaues anbelangt, so betrafen dieselben folgende Strecken:

a. Totalerneuerung mit ganz neuem Material (Stahlschienen IV und IVa auf eisernen Querschwellen von 2.7 m Länge, Keilverlaschung)
in den Streckengeleisen:

km 6,721—8,233	zwischen Immensee und Goldau	1512 Meter
„ 34,833—35,049	im linken Geleise vor Station Altdorf	216 „
„ 48,820—49,084	im rechten Geleise des Bristentunnels II . .	264 „
„ 99,450—101,010	im linken Geleise des Freggiotunnels . . .	1560 „
„ 102,788—104,360	im „ „ „ Pratotunnels . . .	1572 „
„ 117,565—117,932	im rechten Geleise zwischen Lavorgo und Giornico .	356 „
„ 151,308—151,604	im rechten Geleise des Schwyztunnels . . .	296 „
„ 153,166—153,638	im „ „ zwischen Bellinzona und Giubiasco	472 „
ferner: (Stahlschienen II[1] auf eisernen Querschwellen, wie oben)		
im Geleise III des Bahnhofes Bellinzona		340 „
	zusammen	6588 Meter

Die Kosten betrugen:

für Material	Fr. 170,242. 60
für Löhne	„ 20,133. 30
zusammen	Fr. 190,375. 90

Wir erwähnen, daß für diese Erneuerungen zum Teil schon im Jahre 1896 Material vorbereitet und verrechnet worden ist, (25. Geschäftsbericht, Seite 36).

b. Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel (teilweise mit Eichenschwellen, teilweise mit eisernen Querschwellen).

km 151,181—153,746	linkes Geleise zwischen Bellinzona und Giubiasco	2526 Meter
„ 168,484—173,741	zwischen Rivera und Taverne	3267 „
„ 174,210—178,780	zwischen Taverne und Massagnotunnel . .	3706 „
„ 167,132—169,264	zwischen Magadino und S. Nazzaro . . .	2076 „
	zusammen	11575 Meter

Kosten für Material	Fr. 180,971. 10
„ Löhne	„ 20,828. 60
zusammen	Fr. 201,799. 70

c. Verstärkungen der Geleisekonstruktion durch Vermehrung der Schwellenzahl per Geleisestoß und Einziehen von Keillaschen in den Strecken:

Goldau—Schwyz auf	6752	Meter Geleiselänge
Gurtnellen—Göschenen auf	1080	„ „
im Gotthardtunnel, linkes Geleise . . .	10850	„ „
rechtes Geise . . .	9700	„ „
Airolo—Biasca auf	11040	„ „
Bellinzona—Giubiasco, rechtes Geleise . .	1552	„ „
Melide—Chiasso auf	16000	„ „
zusammen	56974	Meter Geleiselänge

Kosten für Material	Fr. 157,608. 10
„ Löhne	„ 12,399. 90
zusammen	Fr. 170,008. —

Die Schwellenzahl wurde auf den Strecken Goldau–Schwyz und Bellinzona–Giubiasco vermehrt; die übrigen Strecken wurden nur mit Keillaschen versehen, nachdem hier die Schienenunterstützung genügend ist. Wir verweisen noch auf das im Geschäftsbericht pro 1896, Seite 34 und 36 hierüber Gesagte. Für das Jahr 1898 verbleiben nur einige kurze Strecken, in welchen solche Verstärkungen noch nachzuholen sind.

Wir rekapitulieren die Längen der Oberbauerneuerungen und Verstärkungen im Berichtsjahre und stellen dieselben den Ausführungen pro 1896 gegenüber:

	1897	1896
Totalerneuerungen	6,588 m	8,688 m
Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel in zusammenhängenden Streckengeleisen	11,575 m	6,806 m
Verstärkungen von Geleisen ohne Materialerneuerung . .	56,974 m	27,240 m

Der gesamte Geleiseumbau erstreckte sich daher pro 1897 auf 75,137 Kilometer oder 19 % der einfachen Länge des Hauptgeleises von 394,759 Kilometer (1896 : 11,6 %).

Zu den Ausgaben für Erneuerung und Unterhalt der Weichen und sonstigen mechanischen Einrichtungen geben wir folgende Details:

Materialkosten für Erneuerung von ganzen Wechseln und Kreuzungen, darunter Umbau von 12 Weichen auf Eisen- anstatt Holzschwellen . . .	Fr. 30,093.05
Materialkosten für den gewöhnlichen Unterhalt der Weichen- und Centralapparate	„ 10,253.80
Löhne und Reparaturen an denselben Einrichtungen	„ 11,913.44
Unterhalt und Reparaturen an Drehscheiben und Schiebebühnen . . .	„ 4,304.27
Vergrößerung der Lokomotivdrehscheiben in Erstfeld, Göschenen und Airolo von 14 auf 15 m Brückenlänge	„ 8,876.45
zusammen	Fr. 65,441.01

Die mechanischen Stationseinrichtungen haben sich infolge Eröffnung der neuen Linien und der sonstigen Stationserweiterungen gegenüber 1896 wie folgt vermehrt:

(inklus. Centralwerkstätte)		1897	1896
Weichen	Anzahl	791	589
Stationen mit Stellwerksanlagen	Stationen	31	27
Drehscheiben für Lokomotiven	Anzahl	15	13
„ „ Wagen	„	23	23
Schiebebühnen für Lokomotiven	„	5	5
„ „ Wagen	„	4	4

Die folgende Tabelle enthält den Stand der Geleise auf Ende des Berichtsjahres in Beziehung auf ihre Konstruktionsarten und im Vergleich mit denjenigen des Vorjahres und des ersten Betriebsjahres (1883).

	1897		1896		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises auf den doppelspurigen Strecken und Stationen	394,759	100	369,535	100	267,933	100
Hiervon entfallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . .	11,364	2,9	11,728	3,2	49,456	18,5
„ „ „ Stahlschienen Type I	10,115	2,6	13,553	3,7	16,488	6,2
„ „ „ „ „ II	199,388	50,5	206,949	56,0	201,989	75,3
„ „ „ „ „ III	17,306	4,3	17,448	4,7	—	—
„ „ „ „ „ IV	156,586	39,7	119,857	32,4	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .	—	—	—	—	88,975	33,2
„ „ „ Eichenschwellen .	120,955*)	30,7	125,280	33,9	168,103	62,8
„ „ „ eisernen Schwellen .	273,804	69,3	244,255	66,1	10,855	4,0

*) darunter 12,375 Meter Geleise (Pinolinie) mit gemischten Holzschwellen, wobei jedoch die Eichenschwellen vorherrschend sind.

Die oben angegebenen Geleiselängen beziehen sich:

für 1897: auf das durchgehende Hauptgeleise der eingeleisigen Strecken:

Luzern / Zug—Arth-Goldau—Flüelen
Giubiasco—Chiasso
Giubiasco—Grenze bei Pino
Cadenazzo—Locarno
} 150,112 Meter Bahnlänge

und auf die doppelgeleisige Strecke:

Flüelen—Giubiasco 122,230 Meter Bahnlänge

für 1896: auf das durchgehende Hauptgeleise der eingeleisigen Strecken:

Rothkreuz—Flüelen
Giubiasco—Chiasso
Giubiasco—Grenze bei Pino
Cadenazzo—Locarno
} 125,075 Meter Bahnlänge

und auf die doppelgeleisige Strecke:

Flüelen—Giubiasco 122,230 Meter Bahnlänge

für 1883: auf das durchgehende Hauptgeleise der eingeleisigen Strecken:

Rothkreuz—Göschenen Airolo—Bellinzona Giubiasco—Chiasso Giubiasco—Grenze bei Pino Cadenazzo—Locarno	226,677 Meter Bahnlänge

und auf die doppelgeleisigen Strecken:

Göschenen—Airolo Bellinzona—Giubiasco	20,628 Meter Bahnlänge

Die Vermehrung der Hauptgeleise und der Ausweich- und Nebengeleise vom ersten Betriebsjahr 1883 bis 1896 auf dem bis dahin im Betrieb gestandenen Netz und bis Ende 1897, d. i. mit Zuzug der neuen Linien, stellt sich wie folgt dar:

	1897	1896	1883
Hauptgeleise:			
Geleiselängen in Metern	394,759	369,535	267,933
Vermehrung gegenüber 1883			
in Metern	126,826	101,602	—
in Prozenten	47	38	—
Ausweich- und Nebengeleise:			
Geleiselängen in Metern	108,802	88,946	67,013
Vermehrung gegenüber 1883			
in Metern	41,789	21,933	—
in Prozenten	62	33	—
Bahnlänge und Doppelgeleise:			
Bahnlänge in Metern	272,542	247,305	247,305
Doppelgeleise in Metern	122,230	122,230	20,628
in Prozenten der Bahnlänge	45	49	8

ad 3. Das Kapitel Unterhalt der Hochbauten der Stationen und Strecke enthält folgende Hauptposten:

	1897	1896
a) ordentlicher Unterhalt	Fr. 77,653. 88	Fr. 84,942. 34
b) verschiedene Hochbauarbeiten, welche nicht zum ordentlichen Unterhalt gehören	„ 35,144. 85	„ 53,770. 85
zusammen	Fr. 112,798. 73	Fr. 138,713. 19
abzüglich Erlös aus dem Abbruchmaterial der Getreidefreilager	„ 9,094. 70	„ 16,371. 95
bleiben für Cap. II. B. 3	Fr. 103,704. 03	Fr. 122,341. 14

Die Bruttoausgaben haben sich in allen Posten vermindert; der Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern kostete Fr. 3,114. 90 (1896: 3,068. 20) und ist in Pos. a inbegriffen.

Die unter b angeführten „verschiedenen Hochbauarbeiten" sind folgende:

Arbeiten infolge Versetzen und Umbau von Stationsgebäuden in Immensee und Arth-Goldau	Fr.	8,491. —
Arbeiten an den Stationsgebäuden in Chiasso wegen Umänderung und Anbau . .	„	1,848. 55
Versetzen der Wärterhäuser 47/48 und 58/59 wegen Rauchbeläftigung	„	9,675. 75
Ersatz von alten Wärterbuden und Nebengebäuden	„	4,549. —
Arbeiten bei Vergrößerung von Wärterhäusern	„	1,769. 20
Freilager für Getreide in Brunnen, Sisikon, Altdorf und Biasca; weitere Ausgaben (1896 Fr. 21,111. 55)	„	5,155. 10
Neue Kohlenbühnen in Biasca und Chiasso	„	2,408. 95
Adaptierungsarbeiten für die Akkumulatoren-Station Chiasso	„	1,247. 30
zusammen	Fr.	35,144. 85

Die Freilager für Getreide wurden wieder entfernt; das Material fand beim Bau der neuen Lagerschuppen in Altdorf Verwendung, und der Wert desselben (Fr. 9,094. 70) wurde pro 1897 wieder vereinnahmt (vide vorstehende Aufstellung).

ad 4. Der Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen kostete pro 1897 Fr. 10,460. 21 mehr als im Vorjahr. Auf jede der Unterabteilungen kommen folgende Beträge:

	1897 Fr. Cts.	1896 Fr. Cts.
a) Unterhalt der Telegraphenleitungen, inbegriffen die Gehalte und Löhnungen des Personals (Monteure und Aufseher) . .	23,371. 40	34,789. 24
b) Unterhalt der festen Signale (Semaphoren, Wendescheiben, Glockensignale, Kontakteinrichtungen ꝛc.)	8,871. 45	8,052. 61
c) Unterhalt und Erneuerung der Einfriedigungen und Barrieren .	45,399. 81	36,323. 76
zusammen	77,642. 66	79,165. 61
Hierzu kommen folgende außerordentliche Ausgaben:		
Anschaffung von Luftkabeln für Unterbrechungen	2,510. —	— —
Anschaffung von Reservebestandteilen für Barrieren . . .	3,394. 75	— —
Versetzen von Telegraphenleitungen, Signalen, Einfriedigungen und Barrieren beim Bau des II. Geleises Flüelen–Erstfeld (Abschreibung vom Baukonto)	6,078. 41	— —
Total	89,625. 82	79,165. 61

Die Mehrkosten auf diesem Kapitel haben daher in den oben aufgezählten außerordentlichen Ausgaben ihren Grund; im einzelnen ist auch der Unterhalt der Einfriedigungen und Abschlüsse etwas höher gekommen als pro 1896.

ad 5. Für Schneebruch wurden pro 1897 nur Fr. 29,985. 63 aufgewendet, also Fr. 24,093. 29 weniger als im Vorjahr. Größere Schneefälle fanden nur in der ersten Hälfte Februar und im März in Göschenen und auf der Südseite von Airolo bis Biasca, sowie im September zwischen Gurtnellen und Göschenen und Ende Dezember von Airolo bis Biasca statt. — Schneepflugfahrten waren nur an 11 Tagen der beiden Winterperioden und Fahrten mit der Schneeschleudermaschine nur an 3 Tagen nötig. Von Lawinen ist die Bahnlinie gänzlich verschont geblieben.

Auf die einzelnen Bahnsektionen entfallen von diesen Kosten folgende Beträge:

	1897 Fr. Cts.	1896 Fr. Cts.
a) Rothkreuz — bezw. $\frac{\text{Luzern}}{\text{Zug}}$ — Erstfeld	3,747. 20	1,144. 71
b) Erstfeld — Gotthardtunnel	8,417. 95	17,938. 91
c) Gotthardtunnel — Biasca	15,843. 55	24,537. 25
d) Biasca — Bellinzona — Chiasso	1,283. 55	8,531. 90
e) Giubiasco — Grenze bei Pino und Cadenazzo — Locarno . .	293. 38	1,926. 15
zusammen	29,585. 63	54,078. 92
oder per Kilometer:	112 Fr.	265 Fr.

Die Mehrkosten bei den sonstigen Ausgaben (Kap. II C) fallen auf Beleuchtung der offenen Bahn und der Tunnels (Fr. 1,454. 59), ferner auf Unterhalt und Ergänzung des Inventars und der Gerätschaften für den Bahnunterhalt (Fr. 4,634. 57), bei letzterm namentlich wegen größerer Nachanschaffungen von Gerätschaften und bedeutenderen Reparaturen an den Schotterwagen.

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Im Berichtsjahre sind die Gesamtausgaben, welche im Vorjahre den Betrag von Fr. 2,230,137. 98 erreicht haben, auf Fr. 2,477,258. 36 gestiegen.

Von der Vermehrung um Fr. 247,120. 38 fallen auf die Personalausgaben Fr. 197,821. 96 und auf die sonstigen Ausgaben Fr. 49,298. 42.

Die Zunahme der Personalausgaben ist der Hauptsache nach auf die Vermehrung des Personals, welche infolge der Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien und des Bahnhofes Arth-Goldau sowie der Einlegung neuer Züge notwendig geworden ist, und im weitern auf die regulativgemäßen Besoldungserhöhungen zurückzuführen.

Die sonstigen Ausgaben sind gestiegen infolge der durch die Einführung neuer Taxen und neuer Tarife bedingten Erstellung neuer Billette für sämtliche Stationen, infolge der Mehrkosten für die Publikation und Erstellung der Fahrpläne, sowie infolge der Einführung der elektrischen Beleuchtung auf mehreren Stationen.

ad IV. Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1896 Fr. 3,445,365. 30 betrugen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 3,871,670. 65.

Davon fallen:	1897	1896
auf Personalausgaben	Fr. 1,117,540. 38	Fr. 979,884. 15
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen .	„ 1,582,625. 83	„ 1,390,665. 77
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials .	„ 1,147,505. 84	„ 1,049,244. 08
„ sonstige Ausgaben	„ 23,998. 60	„ 25,571. 30
Summa	Fr. 3,871,670. 65	Fr. 3,445,365. 30

Die Zunahme der Personalausgaben ist im wesentlichen eine Folge der mit 1. Juni eingetretenen Zugsvermehrung.

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Im Laufe des Berichtsjahres wurden neu geliefert: 8 Stück 4 cylindrige Sechskuppler-Compound-Lokomotiven mit Schlepptender, Serie A^3T, für Expreß- und und Schnellzüge auf der Thal- und Bergstrecke; 4 Stück Sechskuppler-Tenderlokomotiven, Serie E^3, für Thalbahn- und Rangierdienst.

Sämtliche Lokomotiven sind von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur erbaut worden.

An Brennmaterial für Lokomotiven kamen im Berichtsjahre Saarkohlen und Ruhrbriquettes zur Verwendung. Briquettes wurden für die Lokomotiven der Schnellzüge verwendet.

Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

1883:	26,545,556 kg	im Kostenbetrage von Fr.	870,455. 95
1884:	25,756,670 „	„ „ „ „	689,032. 42
1885:	26,087,430 „	„ „ „ „	652,920. 92
1886:	26,469,325 „	„ „ „ „	661,168. 40
1887:	32,506,350 „	„ „ „ „	822,479. 43
1888:	34,689,440 „	„ „ „ „	839,864. 30
1889:	38,121,712 „	„ „ „ „	912,644. 36
1890:	39,050,500 „	„ „ „ „	1,049,696. 22
1891:	43,425.210 „	„ „ „ „	1,283,852. 38
1892:	44,418,980 „	„ „ „ „	1,301,109. 18
1893:	48,166,950 „	„ „ „ „	1,279,124. 20
1894:	53,135,650 „	„ „ „ „	1,324,331. 41
1895:	54,611,955 „	„ „ „ „	1,298,081. 01
1996:	57,052,210 „	„ „ „ „	1,323,468. 65
1897:	61,212,750 „	„ „ „ „	1,451,145. 71

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 „
1896:	14.31 „	„ „ „	33.21 „
1897:	14.40 „	„ „ „	34.13 „

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	kg	im Kostenbetrage	von	Fr.	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
1896:	196,376.50	„	„	„	„	64,070. 69
1897:	297,536.00	„	„	„	„	95,149. 07

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	„
1895:	0.051	„	„	„	1.68	„
1896:	0.049	„	„	„	1.61	„
1897:	0.070	„	„	„	2.24	„

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen Fr. 792,145. 12, gegen Fr. 734,145. 58 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 18.632 Cts. gegen 18,419 Cts.

Stand der Wagen (Tabelle 20). Im Laufe des Berichtsjahres wurden neu beschafft:

10	Stück	vierachsige Personenwagen	I. Klasse,	.	Serie A^4
5	„	„ „	I./II. „	.	„ A^{B4}
5	„	„ „	II. „	.	„ B^4
3	„	„ Gepäckwagen mit Postabteilung,			„ F^{Z4}
50	„	Steintransportwagen	. . . .		„ M^{R2}

Der Holztransportwagen M^1 No. 5505 wurde zum Gasrezipientenwagen O^{MG} No. 5505 umgebaut.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 30,929.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 6,584. 89 gegen 23,303.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 4,638. 90 oder per Wagenachsenkilometer 0.351 gr à 0.007 Cts. gegen 0.270 gr à 0.005 Cts. im Jahre 1896.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betrugen zusammen Fr. 384,466. 13, gegen Fr. 348,794. 02 im Jahre 1896.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von Fr. 76,737. 31.

Für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken wurde wegen der Eröffnung der direkten Linie Luzern–Küßnacht–Immensee für die bisher mitbenutzte und gepachtete Strecke Luzern–Rothkreuz–Immensee Fr. 22,492. 79, für Rollmaterial (Wagenmiete) infolge des geringeren Getreideverkehrs Fr. 54,111. 63 und für Bureau- und Magazinslokalitäten Fr. 132. 89 weniger verausgabt.

Feuerversicherungen. Auf den 1. Juni war der mit der Feuerversicherungsgesellschaft Gladbach abgeschlossene Versicherungsvertrag gekündet worden, um die Versicherung der Immobilien auf Grund eines bereinigten Katasters neu zu ordnen. Nach eröffneter Konkurrenz schlossen wir einen neuen Vertrag über Versicherung sämtlicher Gebäude der Gotthardbahn, soweit die Gebäudeversicherung freigegeben ist, mit der Gesellschaft Urbaine in Paris ab.

Auf dem Gebiete der neuen Zufahrtslinien, im Kanton Luzern und Zug, ist die Versicherung bei den kantonalen Anstalten obligatorisch, und die Gebäude der Gotthardbahn sind in den staatlichen Brandkataster einbezogen worden.

Die Mobiliarversicherung hat keine Veränderung erlitten.

Unfallsentschädigungen. Mit den Geschädigten aus einer Anzahl leichterer Unfälle haben wir uns auf gütlichem Wege abgefunden. Ein Haftpflichtanspruch wegen Bruchleiden wurde von den Gerichten des Kantons Tessin abgewiesen.

Nach längern Verhandlungen ist einem Kondukteur, der bei Anlaß eines auf der Station Biasca am 28. Januar 1895 erfolgten Zusammenstoßes Verletzungen erlitten hatte und nach Wiederaufnahme des Dienstes an Erscheinungen erkrankte, welche nach dem ärztlichen Gutachten mit größter Wahrscheinlichkeit auf den Unfall zurückgeführt werden konnten, eine Unfallsrente zugesichert worden.

Einige schwerere Unfälle, die sich in der zweiten Hälfte des Jahres ereigneten und deren Folgen zu Ende des Berichtsjahres noch nicht abzusehen waren, werden erst später zur Erledigung kommen.

Die Zahl der kleinen Unfälle beim Bahn- und Werkstätte-Betrieb, bei denen die Betroffenen bleibende Nachteile erlitten, ist sich gegenüber den Vorjahren annähernd gleich geblieben. In allen Fällen kam eine gütliche Verständigung über die Haftpflichtentschädigung zu stande.

Mit Haftpflichtansprüchen von Reisenden oder Drittpersonen hatten wir uns nicht zu beschäftigen, indem auch im Berichtsjahre auf unserm Netze keine Unfälle vorgekommen sind, welche nicht auf eigenes Verschulden der Betroffenen zurückzuführen waren.

Wie wir in unserem letztjährigen Berichte vorausgesehen, kam die Liquidation der Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen noch nicht zum Abschluß; unser Anteil an den Vergütungen für die noch unerledigten Fälle wird jedoch keine erhebliche Summe mehr erfordern. Bis heute haben unsere Zahlungen an die Haftpflichtgemeinschaft betragen:

für Mönchenstein	Fr. 200,219. 77
„ Zollikofen	„ 100,946. 49
	Fr. 301,166. 26

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 1357.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in 407	Fällen	Fr. 14,312. 31
„ Manko	„ 207	„	„ 3,310. 86
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 327	„	„ 10,818. 54
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c.	„ 5	„	„ 34. 95
„ Verschiedenes	„ 29	„	„ 685. 99
zusammen	in 975	Fällen	Fr. 29,162. 65

Hiervon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 6,656. 36	
Beteiligung fehlbarer Angestellter 2c.	„ —. —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 429. 70	„ 7,086. 06
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 22,076. 59

Die Ausgaben auf diesem Kapitel sind erheblich größer als in den Vorjahren. Die voraussichtlich vorübergehende Mehrbelastung ist teils auf Lieferfristüberschreitungen bei Anlaß der Güterstauung im Monat Januar, teils auf häufige Vernässungen, die während des regenreichen Sommers vorgekommen sind, zurückzuführen. Den Hauptposten bildet jedoch die Vergütung des Schadens, der infolge Entgleisung eines mit Eisenbalken beladenen Wagens bei der Station Flüelen entstanden ist. Im übrigen ist im allgemeinen eine stetige Vermehrung der Reklamationsfälle, die sich namentlich auch beim Personenverkehr geltend macht, zu konstatieren; sie ist wohl dadurch zu erklären, daß das Publikum an die regelmäßige Verkehrsleitung immer größere Ansprüche erhebt.

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu entrichtende Konzessionsgebühr wurde auch dieses Jahr auf 53,200 Fr. festgesetzt.

Mit der Regierung des Kantons Tessin kam in Erledigung einer Reihe von Steueranständen eine grundsätzliche Vereinbarung über die Ausscheidung der steuerfreien und steuerpflichtigen Objekte zu stande, deren Durchführung in das folgende Geschäftsjahr fallen wird.

In Bezug auf die Frage der Besteuerung des Lebensmitteldepots hat das Appellationsgericht des Kantons Tessin unsern Rekurs gegen die Erhebung der Erwerbssteuer (tassa d'industria e commercio) abgewiesen.

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrage von Fr. 54,857. 70 sind um Fr. 29,826. 46 kleiner als im vorigen Jahre. (1896 Beteiligung der Gotthardbahn an der schweiz. Landesausstellung in Genf mit Fr. 28.624. 45.) Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 16,054. 73 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;
„ 7,049. 10 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte;
„ 19,594. 07 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn und
„ 6,164. 30 Eröffnungsfeier der Linien Luzern–Immensee und Zug–Goldau.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 92 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen:	auf den Stationen	2
	auf offener Bahn	11
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	2
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:		76
4. Andere Unfälle:		1
	Gesamtzahl der Unfälle	92

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	1	71
Drittpersonen	1	3
	2	74

Selbstmorde 2.

Von den 11 Entgleisungen auf offener Bahn fallen 7 Entgleisungen auf die Dammsenkung im Löffler (Seite 18). Da die Züge die betreffende Stelle ganz langsam passierten, kommt diesen Entgleisungen, bei welchen weder ein Materialschaden entstand, noch Personen gefährdet waren, eine Bedeutung nicht zu.

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 16. Februar wollte der Bauarbeiter Santorini Domenico von Bertinoro (Italien), bei der Unternehmung Minorini und Bertoni, vor dem herankommenden Expreßzug Nr. 58 noch das Streckengeleise auf der Station Arth-Goldau überschreiten, wurde vom Zuge überfahren und sofort getötet.

Am 14. Oktober wurde der Güterarbeiter Küttel Alois von Gersau auf der Station Arth-Goldau ebenfalls beim Überschreiten der Geleise von einer manövrierenden Lokomotive erfaßt und sofort getötet.

2. Hülfskassen.

a. Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Nach Eröffnung der neuen Zufahrtslinien, welche eine Vermehrung des Betriebspersonals bedingte, hat sich die Zahl der Aktivmitglieder der Hülfskasse erheblich vermehrt und betrug zu Ende des Jahres 1470. Die Zahl der Unterstützten und Pensionierten ist von 136 auf 152 gestiegen.

Der zu Anfang des Jahres vorgelegten Bilanz per 31. Dezember 1894 hat der schweiz. Bundesrat mit Beschluß vom 13. April 1897 vorbehaltlos die Genehmigung erteilt. Wir waren in der Lage, den Nachweis zu leisten, daß das durch unsere Versicherungstechniker berechnete Defizit von Fr. 123,988. 81 durch die in den Jahren 1895 und 1896 erfolgten Zuweisungen, nämlich Fr. 100,000 aus dem Jahreserträgnis pro 1894 und Fr. 103,881. 69 Restbetrag des Agiogewinnes aus der III. Aktienemission laut Beschluß des Verwaltungsrates vom 1. Februar 1897 gedeckt worden ist.

Über die Bewegung innerhalb der Kasse und den Verlauf des Versicherungsgeschäftes haben wir unsere statistischen Aufzeichnungen fortgesetzt und lassen die Resultate in nachstehender Übersicht folgen.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität 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
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470

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
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129

*) 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
1895	2,491,899.76	122,234.28**)	267,554.27 ***)	141,962.19†)	3,023,650.50
1896	2,935,802.22	94,288.95	346,530.95 ††)	158,941.72†)	3,535,563.84
1897	3,443,950.52	106,954.54	226,114.58	152,671.61	3,929,691,25

*) 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.
††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881.69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs-entschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	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
1895	34,442.25	39,152.30	8100.—	81,694.55	4,075.20	2,078.53	87,848.28	2,935,802.22
1896	32,710.05	44,846.92	8470.—	86,026.97	3,108.80	2,477.55	91,613.32	3,443,950.52
1897	36,393 51	56,128.96	—	92,522.47	1,662.65	2,441.–	96,626,12	3,833,065.13

*) Kursverluste.

b. Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Mit dem 1. März 1897 sind die neuen Statuten der beiden Betriebskrankenkassen, deren Revision uns längere Zeit beschäftigt hat, mit bundesrätlicher Genehmigung in Kraft getreten. Die Reserven, die bei der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste beschäftigten Arbeiter vorhanden waren, gestattete uns die Kassaleistungen zu erhöhen und mit denjenigen der Krankenkasse des Stationsdienstes in Übereinstimmung zu bringen. In Anbetracht dieser Reserven erschien es nicht nötig, Beitragsleistungen der Gesellschaft anders als im Bedarfsfalle in Aussicht zu nehmen.

Bei der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättedienst beschäftigten Arbeiter war eine Herabsetzung des Krankengeldes unerläßlich, um das seit Jahren gestörte Gleichgewicht herzustellen. Immerhin steht die tägliche Vergütung von 66 % des zuletzt bezogenen Lohnes höher, als das für die staatliche Krankenversicherung vorgesehene Krankengeld.

Wir haben der Kasse, in Ersatz der fast vollständig aufgezehrten Reserven, einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 25,000 zugewendet, welche Summe dem Restbetrag des Agio-Gewinnes aus der III. Aktienemission entnommen worden ist.

Nach dem Verlauf des Versicherungsgeschäftes bis Ende des Jahres hat die Statutenrevision ihren Zweck erreicht; das Gleichgewicht in Einnahmen und Ausgaben ist hergestellt, wozu allerdings die Erhöhung des Beitrages der Gesellschaft von 1/3 auf 1/2 der Mitglieder-Beiträge mit beigetragen hat.

Die Verhältnisse der Betriebskrankenkassen sind somit geordnet; Beiträge und Leistungen entsprechen den Grundsätzen, die von den parlamentarischen Kommissionen für das staatliche Versicherungsgesetz festgestellt worden sind.

Die Krankenkasse für die beim Bau der Zweiglinien Luzern–Immensee und Zug–Goldau beschäftigten Arbeiter, deren Liquidation in nächster Zeit erfolgen wird, ergibt per 30. September 1897 folgendes Resultat:

	Abteilung				Total	
	Luzern-Immensee		Zug-Goldau			
Einnahmen:	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Saldo vom 31. Dezember 1896	5,778	34	15,252	50	21,030	84
Monatsbeiträge der Mitglieder	2,368	21	10,060	75	12,428	96
Bußen	—	—	7	—	7	—
Zinsen in laufender Rechnung	3	30	20	50	23	80
	8,149	85	25,340	75	33,490	60
Ausgaben:						
Verwaltungskosten	17	35	96	50	113	85
Transportkosten	15	25	608	50	623	75
Arztkosten	194	—	1,789	40	1,983	40
Medikamente	325	70	1,290	60	1,616	30
Verpflegungskosten	1600	40	8,881	05	10,481	45
Beerdigungskosten	—	—	118	60	118	60
Unterstützung von Hinterlassenen	200	—	—	—	200	—
	2,352	70	12,784	65	15,137	35
Saldo per 30. September 1897 . . .	5,797	15	12,556	10	18,353	25
Saldoausweis:						
4 Stück 3 1/4 % Obligationen der Kantonalbank Luzern	4,000	—	—	—	4,000	—
1 Kassabüchlein Nr. 4240 „ „ „	1,490	10	—	—	1,490	10
1 „ Nr. 1417 der Sparkassa Zug .	—	—	10,249	60	10,249	60
Kontokorrent-Guthaben bei „ „ „ .	—	—	2,296	50	2,296	50
Barschaft	307	05	10	—	317	05
	5,797	15	12,556	10	18,353	25

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2,847.— zugeflossen und Fr. 240. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes.

Der Titelbestand von nominell Fr. 78,500. — 3 1/2 % Obligationen der Gotthardbahn ist derselbe wie voriges Jahr.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Beamten ist im Berichtsjahre gleich geblieben.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 469 Mann
„ 31. Dezember „ „ „ „ 509 „

Die größte Zahl am Monatsende war 518, die kleinste 475 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	10—10	Schreiner und Glaser	30—24
Vorarbeitergehülfen	2—1	Maler und Lackierer	15—15
Schlosser und Monteurs	178—168	Sattler	7—7
Dreher	42—42	Lehrlinge	39—38
Schmiede und Zuschläger	23—21	Handlanger	151—128
Kesselschmiede	12—12	Metallgießer	2—2
Kupferschmiede	3—3	Nachtwächter	3—3
Spengler	1—1		

Im ganzen gelangten 188 Lokomotiven, 724 Personen- und 2288 Güterwagen zur Reparatur.

Auf 1. Januar waren 19 Lokomotiven, 38 Personen- und 42 Güterwagen und am 31. Dezember 24 Lokomotiven, 33 Personen- und 25 Güterwagen in Reparatur.

Außer diesen Reparaturen wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Umbau von 17 Personenwagen auf größern Radstand und Ausrüsten mit freien Lenkachsen; Einbau eines Abortes in 11 Personenwagen; Einrichten von 6 gedeckten Güterwagen für den Geflügeltransport; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

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 80 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 66—80 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	23—33	10—12	10—12
Dreher	0—1	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Spengler	1	1	—
Lehrlinge	5—6	1—3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger	5—6	2—3	3—5

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre		43,466,000 m³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1897		336,000 „ „
Total		43,802,000 m³ Gas
Hiervon wurden abgegeben:		
an Wagen der Gotthardbahn	19,833,003	
„ „ fremder Verwaltungen	19,448,034	
		39,281,037 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1897		4,201,963 „ „
Gasvorrat am 1. Januar 1898		319,000 „ „
Total wie oben		43,802,000 m³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 35
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

Im Berichtsjahre wurden 76,943 kg Rohmaterialien vergast.
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien m³ 56,49 Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1897	1896
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	14	14
Archivariat	3	3
Bureau der Rechnungsrevision	7	7
Buchhaltungsbureau	5	5
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Bureau	13	13
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	37	36
Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)	3	3
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	3	2
Abwartpersonal	7	7
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) . . .	20	19
Materialverwaltung: Arbeiter ꝛc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	23	20
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen . .	10	10
Übertrag	161	155

	1897		1896	
Übertrag		161		155
2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.				
Oberingenieur und Centralbureau	17		17	
Bahningenieure und deren Bureaux	13		13	
Bahnmeister und Aufseher	21		20	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	42		39	
Streckenwärter	100		94	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	151		144	
Barrierenwärterinnen	121		119	
Verschiedene Angestellte	6		6	
Arbeiter im Taglohn	543		511	
		1014		963
3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.				
Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	14		13	
Wagenkontrolle	10		9	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	8		7	
Stationsvorstände	36		34	
Souschefs	12		9	
Stationsgehülfen	69		63	
Wagenkontrolleure	22		16	
Einnehmer	11		9	
Gepäckexpedienten	7		4	
Telegraphisten	19		15	
Ambulante Stellvertreter	16		15	
Lagerhausverwalter	1		1	
Güterexpedienten	6		3	
Güterexpeditionsgehülfen	58		53	
Güterschaffner	21		19	
Rangiermeister	12		7	
Rangiermeister-Gehülfen	8		4	
Portiers und Hülfsportiers	8		6	
Volontäre	24		20	
Stationswärter	122		103	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	64		57	
Kondukteure	98		78	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	159		158	
Übersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Übertrag	815	1175	713	1118

	1897		1896	
Übertrag	815	1175	713	1118
Gepäckarbeiter	3		3	
Lampisten	13		8	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	8		7	
Manövristen	70		50	
Güterarbeiter	175		155	
Maschinenwärter-Gehülfen	3		3	
		1089		941

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	15		15	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	15		14	
Lokomotivführer	114		95	
Lokomotivheizer	110		103	
Lokomotivheizer provisorisch	40*)		36 *)	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	85		67	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	5		5	
Wagenvisiteur-Gehülfen (8 provisorisch)	21		18	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	42		35	
Monteur für die elektr. Wagenbeleuchtung	1		—	
Arbeiter „ „ „ „	2		—	
		458		396

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	11		11	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (4)	7		6	
Vorarbeiter	11		11	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner, Spengler	310		284	
Handlanger	141		118	
Lehrlinge	39		42	
In den Werkstätten der Maschinendepots.				
Depotchef-Gehülfen für den Werkstättendienst	1		1	
Vorarbeiter	3		3	
Übertrag	523	2722	476	2455

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

	1897		1896	
Übertrag	523	2722	476	2455
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	50		44	
Handlanger	12		10	
Lehrlinge	7		12	
		592		542
6. Gasanstalt.				
Gasmeister	1		1	
Gasmeistergehülfen	1		1	
Gasarbeiter	4	6	3	5
Total		3320		3002

Rekapitulation.

	1897	1896
Zahl der Betriebsbeamten	1652, per Bahnkilometer 5,99	1546, per Bahnkilometer 5,81
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1668, „ „ 6,04	1456, „ „ 5,47
Total	3320, per Bahnkilometer 12,03	3002, per Bahnkilometer 11,28

III. Finanzwesen.

Wir haben der Generalversammlung mit unserm Berichte vom 8. Mai 1897 über unsere Finanzlage Bericht erstattet (Beilage IV), und es ist dann auf diesen Bericht hin dem Verwaltungsrate die Ermächtigung erteilt worden, zur Deckung der weiteren Baubedürfnisse die 24. und 25. Serie des 125 Millionenanleihens von je 5 Millionen Franken im geeigneten Zeitpunkte zu emittieren. Von dieser Befugnis haben wir im Jahre 1897 noch nicht Gebrauch gemacht, wohl aber haben wir den Rest der 22. und 23. Serie im Betrage von 8½ Millionen Franken veräußert. Der Verkauf dieser Summe hat einen Gewinn von Fr. 88,500.50 gegenüber dem Nominalwerte ergeben, der zur Abschreibung auf dem Bilanzposten: „zu amortisierende Verwendungen" verbucht worden ist.

Jahresbilanz: Die unverändert gebliebenen Beträge

des Subventionskapitals von	Fr. 119,000,000. —
und des Aktienkapitals von	„ 50,000,000. —

geben zu keinen Bemerkungen Anlaß. Es ist einzig zu erwähnen, daß die im letzten Berichte noch als ausstehend bezeichnete Resteinzahlung auf 3 Aktien seither geleistet worden ist.

Das Obligationenkapital, das zu Ende des Jahres 1896 mit	Fr. 105,870,000. —
ausgewiesen wurde, hat sich in der Berichtsperiode zufolge der Ausgabe obiger	„ 8,500,000. —
erhöht auf	Fr. 114,370,000. —
Hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die per 30. September 1897 zur Rückzahlung ausgelosten	„ 330,000. —
Es verbleiben somit in Umlauf	Fr. 114,040,000. —