Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 22 (1893)

Anhang: Beilagen

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Beilagen:

Statistische Tabellen.

Bericht an die Generalversammlung

betreffend die Revision der Gesellschaftsstatuten und Statutenentwurf.

Bericht an den Verwaltungsrat

betreffend die Kautionen der Beamten und Angestellten.

Graphische Darstellung der Betriebsergebnisse.

---

1. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Transportquantitäten				Transporteinnahmen					
	1893		1892		1893			1892		
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . I. Klasse	52464	3.52	56277	3.87	903969	28	18.51	932254	82	19.65
" " . . II. "	152129	10.19	151486	10.43	1077850	93	22.07	1056496	26	22.27
" " . . III. "	368642	24.71	373772	25.73	945461	23	19.36	1029776	59	21.71
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:										
Hin- und Rückfahrt I. "	10340	0.69	9444	0.65	107678	73	2.20	89026	64	1.88
" " " II. "	92188	6.18	85808	5.91	380546	37	7.79	336619	90	7.10
" " " III. "	370130	24.81	358226	24.66	309224	93	6.33	300994	20	6.34
Abonnementsbillette . . I. "	24	—	60	0.01	40	—	—	80	—	0.01
" . II. "	8208	0.55	10716	0.74	11993	11	0.25	10678	80	0.22
" . III. "	56568	3.79	51612	3.55	17142	73	0.35	14759	91	0.31
Gesellschafts-, Schul-, Lust- u. Rundfahrten I. "	21351	1.43	20413	1.40	196531	19	4.03	166397	77	3.51
" " II. "	96700	6.48	94697	6.52	387031	16	7.92	330523	84	6.97
" " III. "	150747	10.10	137467	9.46	453440	75	9.29	387333	91	8.16
Familienbillette . . I. "	392	0.03	378	0.03	1118	57	0.02	833	27	0.02
" . . II. "	16841	1.13	17061	1.17	12585	99	0.26	11610	01	0.24
" . . III. "	61916	4.15	49855	3.43	16769	93	0.35	13881	45	0.29
Militärtransporte . III. "	10700	0.72	10892	0.75	28460	04	0.58	27888	01	0.59
Marktbillette . . . II. "	640	0.04	564	0.04	1004	45	0.02	879	60	0.02
" . . . III. "	11404	0.76	10544	0.73	10703	85	0.22	9918	85	0.21
Billette für hülfsbedürftige Ausländer . . . III. "	466	0.03	297	0.02	2634	26	0.05	1802	97	0.04
Polizeitransporte	8346	0.56	10016	0.69	18008	14	0.37	20292	77	0.43
Arbeiterbillette . . III. "	2000	0.13	3000	0.21	1600	—	0.03	1590	—	0.03
Total . .	1492196	100.00	1452585	100.00	4883795	64	100.00	4743639	57	100.00
Rekapitulation nach Klassen.										
I. Klasse	84571	5.67	86572	5.96	1209337	77	24.76	1188592	50	25.06
II. "	366706	24.57	360332	24.81	1871012	01	38.31	1746808	41	36.82
III. "	1040919	69.76	1005681	69.23	1803445	86	36.93	1808238	66	38.12
Total . .	1492196	100.00	1452585	100.00	4883795	64	100.00	4743639	57	100.00

	Transportquantitäten				Transporteinnahmen					
	1893		1892		1893			1892		
II. Gepäck-, Tier- u. Güter-transport.	Tonnen	Prozente	Tonnen	Prozente	Fr.	Ct	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente
a. Gepäck	5294	—	5189	—	461519	56	—	451472	83	—
	Stück		Stück							
b. Tiere . . . I. Klasse	1016	1.91	1747	2.77						
II. „	25251	47.47	25766	40.77	214092	10	—	229076	73	—
III. „	22294	41.91	28023	44.34						
IV. „	4635	8.71	7659	12.12						
Total . .	53196	100.00	63195	100.00	214092	10	—	229076	73	—
c. Güter aller Art.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	35491	4.48	31558	4.10						
Stückgutklasse 1	18457	2.33	17915	2.33						
„ 2	23781	3.01	24826	3.22						
Wagenladungen.										
Allgemeine Klasse A	18051	2.28	18685	2.43						
„ „ B	23409	2.96	24500	3.18						
Spezialtarife I a	10026	1.27	10389	1.35	8478617	36	96.86	8169988	71	96.95
b	45601	5.76	40888	5.31						
II a	3000	0.38	2556	0.33						
b	25594	3.23	19582	2.54						
III a	22085	2.79	8797	1.14						
b	84154	10.63	88108	11.44						
Ausnahmetarife	481776	60.88	482273	62.63						
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren 2c.)	. .	.	. .	.	275074	30	3.14	257233	25	3.05
Total . .	791425	100.00	770077	100.00	8753691	66	100.00	8427221	96	100.00
Total der Transporteinnahmen	. .	.	. .	.	14313098	96	95.73	13851411	09	95.98
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen	. .	.	. .	.	638290	11	4.27	580652	56	4.02
Gesamttotal der Einnahmen	. .	.	. .	.	14951389	07	100.00	14432063	65	100.00

2. Durchschnittsergebnisse.

Betriebene Bahnlänge: 266 Kilometer		1893	1892
1. Personentransport.			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	18360.13	17833.23
„ „ Reisenden	„	3.27	3.27
„ „ Reisenden und Kilometer	Centimes	7.08	7.15
Jeder Reisende hat im Durchschnitt aller Klassen befahren	Kilometer	46.22	45.66
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	259263	249350
Auf jeden Kilometer kommen	„	5610	5460
„ „ Personenwagenachsenkilometer kommen	„	4.29	4.22
„ „ Personenzugskilometer kommen	„	46.67	48.77
„ „ Lokomotivkilometer kommen	„	39.84	39.91
2. Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
a. Gepäck:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1735.04	1697.27
„ „ Tonne	„	87.18	87.01
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	72.56	72.32
„ „ Reisenden	„	30.93	31.08
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	120.15	122.21
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	2391	2347
„ jeden Kilometer kommen	„	19.90	19.51
„ „ Reisenden kommen	Kilogramm	3.55	3.57
b. Tiere:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	804.86	861.19
„ „ Stück	„	4.02	3.62
c. Güter aller Art:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	32908.62	31681.28
„ „ Tonne	„	11.06	10.94
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	7.00	7.23
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	157.98	151.43
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	470030	438388
„ jeden Kilometer kommen	„	2975	2895
„ „ Güterwagenachsenkilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	2.17	2.35
„ „ Zugskilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	50.87	52.20
„ „ Lokomotivkilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	36.76	37.43
Total der Transporteinnahmen per Bahnkilometer	Franken	53808.64	52072.97
3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen.			
Betreffnis per Bahnkilometer	Franken	2399.59	2182.90
Totaleinnahmen per Bahnkilometer	Franken	56208.23	54255.88
„ „ Zugskilometer	„	6.01	6.37
„ „ Lokomotivkilometer	„	4.34	4.57

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten.

1893 Monate	a. Transportquantitäten															
				Güter												
	Personen	Gepäck	Tiere	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen								Ausnahmetarife	Total
					1	2	Allgemeine Klassen		Spezialtarife							
									I		II		III			
							A	B	a	b	a	b	a	b		
	Zahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	73455	207	2123	1973	1350	1410	1251	1496	870	3256	129	1103	475	3813	29903	47029
Februar . .	85864	242	2772	2759	1405	1541	1418	1800	654	2644	121	1710	426	6253	32712	53443
März . . .	124008	405	3924	4375	1705	2241	1623	2318	861	3730	247	1539	827	7379	40609	67454
April . . .	137049	529	3526	4032	1632	2329	1484	1868	1001	2457	235	1055	996	6509	39780	63378
Mai	132584	584	3837	3742	1628	2173	1327	1971	969	3072	272	1791	886	7570	39378	64779
Juni	119831	454	2815	2918	1536	1909	1205	1369	880	3348	281	2490	887	8895	44000	69718
Juli	153700	528	1506	2488	1369	1907	946	1252	698	2909	464	3803	1890	8037	38622	64385
August . . .	179790	613	3194	2262	1460	1843	1021	1638	788	2429	201	2565	3377	9858	37872	65313
September .	153382	619	5501	2631	1735	1987	1606	2447	769	2906	320	2223	2974	7599	46083	73280
Oktober . .	134306	531	9829	2867	1710	2276	2995	3154	920	4881	259	3223	3257	7142	46497	79182
November .	110365	353	8424	2345	1532	2208	1581	2027	817	6164	268	2605	3073	6229	45064	73913
Dezember .	87862	229	5745	3099	1395	1957	1594	2069	799	7805	203	1487	3017	4870	41256	69551
Total	1492196	5294	53196	35491	18457	23781	18051	23409	10026	45601	3000	25594	22085	84154	481776	791425
gegenüber 1892 mehr	39611	105	—	3933	542	—	—	—	—	4713	444	6012	13288	—	—	21348
weniger . .	—	—	9999	—	—	1045	634	1091	363	—	—	—	—	3954	497	—

1893 Monate	b. Einnahmen. Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Einnahmen aus verschied. Quellen		Total		Bruttoeinnahmen p. Kilometer 1893		1892	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	187722	75	19406	42	8700	09	543882	90			759712	16	2856	06	3106	40
Februar . . .	269669	62	22248	58	9436	24	587611	55			888965	99	3341	98	3378	08
März	549852	23	40895	01	15680	32	743069	59			1349497	15	5073	30	4156	54
April	603172	79	57111	49	16202	87	694145	49			1370632	64	5152	75	4789	07
Mai	465140	91	61667	48	12056	60	712202	99			1251067	98	4703	26	4549	36
Juni	334356	50	36721	78	5764	93	760302	35			1137145	56	4274	98	4042	39
Juli	440037	31	38664	82	5281	78	716130	85			1200114	76	4511	72	4702	32
August . . .	538153	67	40465	97	13586	69	692147	21			1284353	54	4828	40	4820	26
September .	486043	88	50482	97	23875	65	803984	52			1364387	02	5129	27	4959	24
Oktober . . .	413260	52	45440	06	40726	54	874370	93			1373798	05	5164	65	5548	43
November .	339452	20	29877	83	37136	44	810029	95			1216496	42	4573	29	4227	52
Dezember . .	256933	26	18537	15	25643	95	815813	33			1116927	69	4198	98	3793	37
Jan.—Dez. .	—	—	—	—	—	—	—	—	638290	11	638290	11	2399	59	2182	90
Total	4883795	64	461519	56	214092	10	8753691	66	638290	11	14951389	07	56208	23	54255	88
gegenüber 1892																
mehr	140156	07	10046	73	—	—	326469	70	57637	55	519325	42	1952	35		
weniger . . .	—	—	—	—	14984	63	—	—	—	—	—	—	—	—		

4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Abgegangene Personen	Gepäck	Tiere	Güter*) Versand	Güter*) Empfang	Güter*) Total	Totaleinnahmen		Gegenüber 1892 Personen	Gegenüber 1892 Güter	Rangordnung der Stationen nach Personenzahl	Rangordnung der Stationen nach Gütergewicht	Rangordnung der Stationen nach Einnahmen
	Zahl	Tonn.	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Ct.	Zahl	Tonnen			
Luzern	48684	490	3503	8863	16012	24875	743119	08	+ 135	— 998	7	4	4
Ebikon	337	—	16	7	100	107	1923	40	— 36	— 37	46	45	46
Gisikon	2028	1	65	547	1577	2124	8677	50	— 323	+ 801	43	33	39
Rothkreuz . . .	12844	10	263	4285	6475	10760	200211	09	+ 1442	+ 1719	24	12	7
Immensee . . .	18664	21	922	1951	3498	5449	37071	19	+ 544	+ 451	19	21	22
Arth-Goldau . .	40564	52	754	6264	11004	17268	127489	70	+ 1743	— 1000	9	9	13
Steinen	24794	32	417	2974	2566	5540	58060	46	+ 409	+ 524	14	20	18
Schwyz	58354	121	2492	5173	9001	14174	142414	43	+ 1334	— 569	4	10	11
Brunnen . . .	53600	173	567	104893	101254	206147	2218835	24	+ 1612	+ 65558	5	1	2
Sisikon	9955	4	33	231	170	401	4689	50	+ 965	+ 96	31	43	43
Flüelen	32009	97	277	4803	3926	8729	151710	13	+ 2995	— 1326	11	14	10
Altdorf	29714	80	2250	4081	7167	11248	107637	66	+ 1974	+ 567	12	11	15
Erstfeld	33149	33	570	3517	1677	5194	44423	50	+ 1518	— 2821	10	23	20
Amsteg . . .	11057	24	64	912	495	1407	16871	45	— 789	— 1196	27	36	33
Gurtnellen . . .	5152	3	45	2230	788	3018	14381	40	— 790	— 3081	38	28	35
Wasen	4726	11	40	4458	548	5006	22110	90	— 3182	— 1413	39	25	29
Göschenen . . .	24138	121	637	1190	6024	7214	157641	13	— 58	— 2528	15	16	9
Airolo	16904	56	642	1060	2834	3894	83813	27	— 418	— 2275	21	26	16
Ambri-Piotta . .	5387	8	502	515	1239	1754	22583	66	— 28	— 86	36	35	28
Rodi-Fiesso . .	5230	5	40	204	285	489	9955	95	+ 456	+ 21	37	41	38
Faido	10520	47	851	786	1760	2546	55377	08	— 360	— 5	30	30	19
Lavorgo . . .	4231	3	280	4833	564	5397	13895	70	+ 215	+ 630	41	22	36
Giornico . . .	1433	2	44	437	219	656	3769	65	— 288	+ 264	44	39	44
Bodio	4380	5	451	699	402	1101	18396	50	+ 596	— 279	40	38	31
Biasca	25734	60	1584	10141	8191	18332	109488	—	+ 847	+ 3188	13	8	14
Osogna	10592	6	85	22554	747	23301	63682	15	+ 396	— 1838	29	5	17
Claro	8667	4	23	310	164	474	5250	45	— 613	+ 304	32	42	42
Castione . . .	6491	8	171	6897	2148	9045	15672	30	— 46	+ 466	34	13	34
Bellinzona . . .	118970	278	1707	5309	15688	20997	575721	77	+ 4392	— 769	1	6	5
Giubiasco . . .	13309	10	3306	387	1751	2138	25409	35	+ 1929	+ 399	23	32	26
Übertrag	641617	1765	22601	210511	208274	418785	5060283	59					

*) Dienstsendungen nicht inbegriffen.

	Abgegangene Personen	Gepäck	Tiere	Güter			Total-einnahmen		Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach		
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Güterverkehr	Einnahmen
	Zahl	Tonn.	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Zahl	Tonnen			
Übertrag	641617	1765	22601	210511	208274	418785	5060283	59					
Cadenazzo . .	12282	6	352	393	238	631	7075	90	+ 811	— 1498	25	40	41
Magadino . .	6984	21	27	776	1665	2441	34228	25	+ 728	— 1194	33	31	23
San Nazzaro .	2452	14	3	69	57	126	2733	15	— 2	— 34	42	44	45
*Ranzo-Gera . .	6096	27	6	—	—	—	8560	—	— 580	—	35	—	40
Pino transit . .	678	1	7542	3440	3134	6574	170503	37	+ 72	— 133	45	18	8
Rivera-Bironico .	10821	4	75	1534	580	2114	11504	05	+ 1925	— 642	28	34	37
Taverne . . .	22877	6	306	698	657	1355	19869	05	+ 4724	— 649	17	37	30
Lugano . . .	105988	516	640	5536	22212	27748	752712	72	+ 1035	+ 2672	2	3	3
Melide . . .	17144	12	27	3896	2854	6750	32289	90	+ 1588	— 440	20	17	25
Maroggia . .	20992	13	16	1250	3838	5088	40148	90	+ 1845	+ 705	18	24	21
Capolago . .	23163	76	30	964	1834	2798	33935	65	+ 1391	+ 143	16	29	24
Mendrisio . . .	52279	64	201	2573	5786	8359	137230	67	+ 1882	+ 24	6	15	12
Balerna . . .	11846	14	17	3179	2471	5650	25135	—	+ 951	— 880	26	19	27
Chiasso . . .	82128	240	14073	26526	22651	49177	2579159	85	+ 4495	— 3715	3	2	1
Gordola . . .	16809	12	460	2178	1677	3855	17566	70	+ 1592	+ 1475	22	27	32
Locarno . . .	41989	237	1679	8068	11799	19867	351845	51	+ 2772	— 230	8	7	6
Total .	1076145	3028	48055	271591	289727	561318	9284782	26					

* Personenhaltstelle.

5. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Gotthardbahn.

	Von der Gotthardbahn		Nach der Gotthardbahn		Total		Differenz gegenüber 1892	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
I. Verkehr mit andern Bahnen.	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Vereinigte Schweizerbahnen	1797	22411	3901	4043	5698	26454	+ 627	+ 5123
Rorschach-Heiden	—	154	—	—	—	154	—	+ 20
Landquart-Davos	17	—	107	—	124	—	+ 74	—
Appenzellerbahn	19	—	81	—	100	—	+ 43	—
Tößthalbahn	—	1025	—	65	—	1090	—	+ 401
Schweizerische Nordostbahn	25382	60670	29900	13080	55282	73750	+ 4830	+ 7824
Bötzbergbahn	2	653	38	1430	40	2083	— 46	+ 554
Schweizerische Südostbahn	27458	4912	14671	1052	42129	5964	— 5300	+ 1242
Sihlthalbahn	—	749	—	94	—	843	—	+ 843
Schweizerische Centralbahn	18348	35406	14679	15798	33027	51204	+ 1280	+ 4998
Aargauische Südbahn	1589	5449	3731	1575	5320	7024	— 1534	+ 49
Schweizerische Seethalbahn	23	1082	188	344	211	1426	+ 185	+ 565
Jura-Simplon-Bahn	6161	27758	7270	4653	13431	32411	— 223	+ 9609
Brünigbahn	29	—	93	—	122	—	+ 8	—
Bödelibahn	11	217	18	17	29	234	— 47	+ 165
Thunerseebahn	—	10	—	—	—	10	—	+ 10
Neuenburger Jurabahn	92	300	31	46	123	346	+ 103	+ 267
Emmenthalbahn	18	5018	34	935	52	5953	— 9	+ 1771
Eisenbahn Langenthal-Huttwyl	6	1867	1	29	7	1896	— 2	+ 1059
Rigibahnen	4153	—	5004	—	9157	—	— 716	—
Monte Generoso	847	—	138	—	985	—	— 32	—
Vierwaldstättersee	320	—	1319	—	1639	—	+ 224	—
Zürichsee	—	2679	—	108	—	2787	—	+ 1507
Thuner- und Brienzersee	—	—	—	—	—	—	—	—
Luganersee	—	—	4172	—	4172	—	+ 284	—
Langensee	861	—	312	—	1173	—	— 8	—
Comersee	60	—	479	—	539	—	— 203	—
Deutsche Bahnen	966	78	3481	*62812	4447	62890	+ 440	— 651
Oesterreichische Bahnen	29	20	7	192	36	212	+ 24	+ 212
Französische Bahnen	657	2	1143	—	1800	2	— 150	—
Belgische und Niederländ. Bahnen	225	664	685	*10050	910	10714	+ 182	+ 3333
Englische Bahnen	330	—	1674	—	2004	—	+ 624	—
Italienische Bahnen	41672	16617	42177	55479	83849	72096	— 2349	+ 2053
Kombinierbare Rundreisebillette	8248	—	115674	—	123922	—	+ 3588	—
Total d. Verkehrs m. and. Bahnen	139320	187741	251008	171802	390328	359543	+ 1897	+40954

* Inbegriffen 11795 Tonnen in Chiasso tr., Pino tr., Locarno tr. reexpedierte Güter und 52358 Tonnen Steinkohlen für den eigenen Gebrauch der G.B.

II. Transitverkehr.	Von Rigibahnen u. Südostbahn		Nach Rigibahnen u. Südostbahn		Total		Differenz gegenüber 1892	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonen	Zahl	Tonnen
Vereinigte Schweizerbahnen . .	—	—	3	—	3	—	— 3	—
Schweizerische Nordostbahn . .	739	442	4003	91	4742	533	+ 327	+ 142
Bötzbergbahn	—	—	148	—	148	—	+ 148	— 5
Schweiz. Centralbahn	68	341	1563	481	1631	822	+ 136	+ 549
Aargauische Südbahn	105	410	2248	58	2353	468	+ 281	+ 434
Schweiz. Seethalbahn	—	17	229	43	229	60	+ 79	+ 60
Jura-Simplon-Bahn	238	566	5055	399	5293	965	— 3011	+ 647
Emmenthalbahn	—	81	—	30	—	111	—	+ 108
Neuenburger Jurabahn	—	—	292	—	292	—	+ 292	—
Brünigbahn	—	5	—	16	—	21	—	+ 21
Bödelibahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Berner Oberlandbahnen . . .	—	1	—	—	—	1	—	+ 1
Vierwaldstättersee	85	—	—	—	85	—	+ 85	—
Deutsche Bahnen	—	—	359	325	359	325	— 347	+ 315
Belgische Bahnen	—	—	64	—	64	—	— 11	—
Italienische Bahnen	45	—	19	—	64	—	+ 40	—
Französische Bahnen	1	—	—	—	1	—	— 9	—
	1281	1863	13983	1443	15264	3306	— 1993	+ 2272
	Von Italien		Nach Italien					
Vereinigte Schweizerbahnen . .	211	11403	299	4250	510	15653	— 41	+ 3547
Tößthalbahn	—	759	—	241	—	1000	—	+ 410
Schweiz. Südostbahn	—	1175	—	41	—	1216	—	+ 667
Schweizerische Nordostbahn . .	6164	42122	6627	10372	12791	52494	+ 686	+ 5327
Bötzbergbahn	—	378	60	3	60	381	— 39	+ 182
Schweizerische Centralbahn . .	5163	27372	4944	7673	10107	35045	— 1190	+ 6934
Aargauische Südbahn	54	4234	78	71	132	4305	+ 11	+ 558
Schweizerische Seethalbahn . .	—	322	—	5	—	327	—	+ 50
Jura-Simplon-Bahn	544	18319	911	2609	1455	20928	+ 287	+ 6498
Emmenthalbahn	—	2775	—	176	—	2951	—	+ 459
Monte Generoso	1378	—	—	—	1378	—	— 194	—
Deutsche Bahnen	2187	70019	4537	143071	6724	213090	+ 759	+ 3032
Französische Bahnen	1817	—	1336	—	3153	—	+ 353	—
Belgische u. Niederländische Bahnen	1149	10492	1726	11931	2875	22423	+ 725	— 937
Englische Bahnen	1321	6369	4362	—	5683	6369	+ 1203	+ 570
Internationaler Rundreiseverkehr .	2276	—	8170	—	10446	—	+ 675	—
	22264	195739	33050	180443	55314	376182	+ 3235	+ 27297
Total des Transitverkehrs					70578	379488	+ 1242	+ 29569
Gesamttotal .					460906	739031	+ 3139	+ 70523

6. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz in Kilometern	Personen		Personenkilometer		Güter		Tonnenkilometer	
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892
von — bis	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl	Tonnen	Tonnen	Zahl	Zahl
3 — 10	421742	402561	2766560	2652210	21236	22199	154205	159366
11 — 20	326776	327742	5085306	5112066	30828	31370	487085	504225
21 — 30	258596	256165	6604220	6545102	52492	53419	1376020	1398935
31 — 40	102382	104447	3725442	3804323	13142	13939	466818	495210
41 — 50	56879	52810	2563052	2379035	29684	48116	1376440	2301705
51 — 60	52347	47230	2958092	2658809	11215	13713	633345	764534
61 — 70	31438	34663	1989172	2182068	7648	8073	486643	517026
71 — 80	16340	14602	1245076	1110971	8601	10669	637848	798284
81 — 90	6046	5765	505758	483474	1982	2291	170019	196045
91 — 100	12622	12106	1206508	1155760	2313	3592	220458	341302
101 — 110	5797	6275	611531	663659	1677	1813	173856	189149
111 — 120	15709	9314	1834516	1077916	2210	2174	253013	250953
121 — 130	546	531	68033	66751	4936	4657	608322	569285
131 — 140	5320	5008	719600	677164	13375	16851	1861441	2343443
141 — 150	5167	4700	750445	682038	15410	14112	2240559	2053043
151 — 160	8884	8024	1400080	1270697	13730	17589	2161269	2778835
161 — 170	822	499	135862	82347	25095	20008	4179821	3324223
171 — 180	26205	26419	4611496	4649994	8828	7894	1567126	1400221
181 — 190	11930	11024	2232129	2065013	218084	193546	40168426	35649460
191 — 200	7014	7307	1382043	1439988	11811	9214	2329825	1818916
201 — 210	26542	29078	5417860	5933833	44505	32920	8961730	6631547
211 — 220	23517	20548	5032558	4398032	227430	222147	48671208	47540332
221 — 230	2857	2756	640023	617369	324	265	72841	59660
232	66718	63011	15478576	14618552	24869	19506	5769608	4525392
Total	1492196	1452585	68963938	66327171	791425	770077	125027926	116611091

Betriebsjahr	Gepäck		Tiere		
	Tonnen	Tonnenkilometer	Stück	Tonnen	Tonnenkilometer
1893	5294	636078	53196	9162	932963
1892	5189	624237	63195	9931	997878

7. Verkehr nach Warengattungen.

	1893	1892
	Tonnen.	Tonnen.
A. Lebens- und Genußmittel.		
a) Verbrauchsmittel.		
I. In festem Zustande.		
1. Getreide, Malz und Hülsenfrüchte	135320	92531
2. Mehl und Mühlenfabrikate	47408	22961
3. Kartoffeln	4498	7254
4. Feldfrüchte, Gartenfrüchte und Gemüse	7740	5276
5. Baumfrüchte	7659	6983
6. Weintrauben z. Weinbereitung	9681	22361
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	3835	3217
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	9309	11712
9. Eier	15590	10827
10. Kaffee	601	493
11. Kaffeesurrogate	2163	2876
12. Zucker, raffiniert	3078	2850
13. Rohzucker	94	307
14. Tabak, roh und fabriziert	1010	1401
II. In flüssigem Zustande.		
15. Milch, einschließlich kondensierte	1303	1211
16. Wein, Most, Speiseessig	50147	68102
17. Bier	3526	3455
18. Branntwein und Liqueur	1363	1202
19. Mineralwasser	354	327
b) Gebrauchsmittel.		
20. Hausrat und Effekten	3135	2961
21. Bücher, Kunstgegenstände	579	751
Total	308393	269058
B. Brennmaterialien.		
22. Brennholz und Holzkohlen	10093	12772
23. Torf	12	20
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Coaks	*65879	**94108
Total	75984	106900
C. Baumaterialien.		
25. Bausteine und Pflastersteine, Marmor, roh	52614	43554
26. Backsteine, Ziegel	9560	8829
Übertrag	62174	52383

	1893	1892
	Tonnen.	Tonnen.
Übertrag	62174	52383
27. Dachschiefer	58	48
28. Kalksteine, Gipssteine	88	98
29. Kalk, Gips	15822	14057
30. Cement, Traß	5742	3706
31. Cementplatten, -röhren, und -steine	644	331
32. Asphalt	127	40
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeit, rohe	1798	10294
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	14177	12071
Total	100630	93028
D. Metallindustrie.		
35. Eisen, roh, alt, Erze	43995	39530
36. Eisen, fabriziert	30240	31277
37. Eisenbahnschienen, neue, Räder, Schwellen und Zubehör	8090	19322
38. Eisenwaren	9678	10596
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn in allen Formen	2106	2734
40. Maschinen, zusammengesetzte	3454	5092
41. Maschinenteile	9188	7795
Total	106751	116346
E. Textilindustrie.		
a) In Baumwolle.		
42. Baumwolle, roh	11900	13778
43. Baumwoll-Garn u. -Tücher, roh	2305	3053
44. Baumwollstoffe und Baumwollwaren	1515	2051
45. Baumwollabfälle	1096	1583
b) In Leinen, Hanf etc.		
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	6240	6611
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs 2c.	4424	4706
c) In Seide.		
48. Seidenabfälle, Cocons	851	761
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	4328	4522
Übertrag	32659	37065

* Inbegriffen 14,870 Tonnen für den eigenen Gebrauch der G.-B. (Januar—April).
** „ 44,440 „ „ „ „ „ „ G.-B. (Januar—Dezember).

	1893 Tonnen.	1892 Tonnen.
Übertrag . .	32659	37065
d) In Wolle.		
50. Wolle, roh und Wollabfälle .	4129	5024
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaren	1289	1224
Total . .	38077	43313
F. Gerberei.		
52. Felle und Häute	761	909
53. Rinde	1015	861
54. Übrige Gerbstoffe	122	11
55. Leder und Lederwaren . . .	689	830
Total . .	2587	2611
G. Glas- u. Thonfabrikation.		
56. Glas, Fensterglas u. Tafelglas	3211	3863
57. Glas, Hohlglaswaren . . .	3101	3321
58. Thonwaren	1211	1443
59. Thonröhren aller Art . . .	738	389
Total . .	8261	9016
H. Papierfabrikation.		
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff u. Strohstoff), Papierspäne	4488	4255
61. Papier und Karton. . . .	908	1090
62. Packpapier und Packpappe . .	292	341
Total . .	5688	5686
J. Strohindustrie.		
63. Strohwaren aller Art . . .	1340	1144
K. Holzindustrie.		
64. Nutzholz, einheimisches u. außereuropäisches, Faßdauben .	3870	4087
65. Parqueterie und Bauschreinerarbeit, grobe	564	984
66. Holzwaren	1353	1455
Total . .	5787	6526
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie.		
67. Farben und Farbwaren . . .	3190	1067
68. Farbholz	106	126
69. Farberden.	2674	3065
Übertrag . .	5970	4258

	1893 Tonnen.	1892 Tonnen.
Übertrag . .	5970	4258
70. Salze (Kali- und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dgl.	1654	1684
71. Soda	8101	8074
72. Salz (Koch- und Viehsalz) .	1528	1657
73. Säuren, Laugen, Beizen, Holzessig	1325	1320
74. Weinstein und Weinhefe . .	1468	2089
75. Fett, Fettwaren, Seifen, Kerzen	2133	1639
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar ꝛc.	266	286
77. Stärke und Stärkemehl . .	581	462
78. Chinarinde	—	—
79. Mineralöle (Petrol, Ligroin, Neolin, Naphta) . . .	21483	22350
80. Vegetabilische Oele	1830	2090
81. Harz und Teer, Harz- und Teerprodukte	447	431
82. Schwefel	3245	2261
83. Sprit	648	437
84. Erden aller Art (Sand und Kies) exkl. Farbenerden .	5683	4904
85. Eis	114	533
86. Heu und Stroh	28873	1353
87. Futtermittel, Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	5170	2652
88. Sämereien aller Art, exkl. Getreide	1964	1507
89. Düngmittel aller Art . . .	12378	13422
Total . .	104861	73409
M. Hülfsmittel zum Transport.		
90. Fahrzeuge	1714	3131
91. Leere Gebinde und Emballagen	10097	12526
Total . .	11811	15657
N. Nicht rubrizierte Waren.		
92. Einzelsendungen	4848	5259
93. Sammelladungen	11195	14638
94. Übrige Wagenladungen . .	5212	7486
Total . .	21255	27383

Rekapitulation.	1893	1892	Gegenüber 1892 mehr	Gegenüber 1892 weniger	1893	1892
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	%	%
A. Lebens- und Genußmittel	308393	269058	39335	—	38.97	34.94
B. Brennmaterialien	75984	106900	—	30916	9.60	13.88
C. Baumaterialien	100630	93028	7602	—	12.71	12.08
D. Metallindustrie	106751	116346	—	9595	13.49	15.11
E. Textilindustrie	38077	43313	—	5236	4.81	5.62
F. Gerberei	2587	2611	—	24	0.33	0.34
G. Glas- und Thonfabrikation	8261	9016	—	755	1.04	1.17
H. Papierfabrikation	5688	5686	2	—	0.72	0.74
J. Strohindustrie	1340	1144	196	—	0.17	0.15
K. Holzindustrie	5787	6526	—	739	0.73	0.85
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie	104861	73409	31452	—	13.25	9.53
M. Hülfsmittel zum Transport	11811	15657	—	3846	1.49	2.03
N. Nicht rubrizierte Waren	21255	27383	—	6128	2.69	3.56
Gesamttotal	791425	770077			100.00	100.00

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen:		Einnahmen per Bahnkilometer						
		Personen	Güter	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Summa	Einnahmen aus verschieden. Quellen	Total
	Kilom.	Zahl	Tonnen	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1883	266	207055	278677	16672	1573	825	20217	39287	4272	43559
1884	266	165694	295187	12526	1315	646	21913	36400	3229	39629
1885	266	169540	327417	13562	1465	657	22566	38250	1344	39594
1886	266	163296	308819	12881	1490	549	22002	36922	1308	38230
1887	266	175595	402260	13935	1534	516	27072	43057	1503	44560
1888	266	194805	383452	15210	1590	645	26283	43728	1591	45319
1889	266	220542	421503	17105	1806	1125	27796	47832	1771	49603
1890	266	236322	386780	17492	1718	1558	26993	47761	1812	49573
1891	266	241654	389570	17714	1724	1216	28189	48843	2032	50875
1892	266	249350	438388	17833	1697	861	31681	52072	2183	54255
1893	266	259263	470030	18360	1735	805	32909	53809	2399	56208

9. Ausgaben des Betriebes.

Dienstzweige	1893						1892					
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%
I. Allgemeine Verwaltung												
a) Personalausgaben . . .	385875	06	4.66				371486	62	4.81			
b) Sonstige Ausgaben . . .	90886	48	1.10	476761	54	5.76	93309	39	1.21	464796	01	6.02
II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.												
a) Personalausgaben . . .	605703	—	7.32				548178	—	7.09			
b) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . .	1228452	86	14.85				1042698	18	13.49			
c) Sonstige Ausgaben . . .	70694	38	0.85	1904850	24	23.02	63745	48	0.82	1654621	66	21.40
III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.												
a) Personalausgaben . . .	1592360	96	19.24				1490886	29	19.29			
b) Sonstige Ausgaben . . .	149043	11	1.80	1741404	07	21.04	143061	85	1.85	1633948	14	21.14
IV. Fahrdienst.												
a) Personalausgaben . . .	754958	23	9.12				677987	15	8.77			
b) Materialverbrauch der Lokomotiven	1297068	50	15.68				1326239	74	17.16			
c) Materialverbrauch d. Wagen	39648	70	0.48				39432	01	0.51			
d) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . .	707113	76	8.55				632898	90	8.19			
e) Sonstige Ausgaben . . .	17850	52	0.22	2816639	71	34.05	20276	87	0.26	2696834	67	34.89
Total der direkten Ausgaben	. . .	.	. .	6939655	56	83.87	. . .	.	. .	6450200	48	83.45
V. Verschiedene Ausgaben.												
a) Pacht- und Mietzinsen . .	921682	94	11.14				805801	69	10.43			
b) Verlust an Hülfs- u. Nebengeschäften	807	20	0.01				247	38	—			
c) Sonstige Ausgaben . . .	411913	07	4.98	1334403	21	16.13	472869	80	6.12	1278918	87	16.55
Gesamttotal . .	. . .	.	. .	8274058	77	100.00	. . .	.	. .	7729119	35	100.00

10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben.

Ausgaben.	1893	1892
	Franken	Franken
Allgemeine Verwaltung:		
Ausgaben per Bahnkilometer	1792.34	1747.35
„ „ 1000 Fr. der Einnahmen	31.89	32.21
„ „ Zugskilometer	0.1916	0.2052
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0062	0.0068
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0013	0.0011
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	7161.09	6220.38
„ „ Zugskilometer	0.7654	0.7305
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0249	0.0243
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0041	0.0040
Stations-, Expeditions- und Zugsdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	6546.63	6142.66
„ „ Zugskilometer	0.6997	0.7214
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0228	0.0240
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0037	0.0040
Fahrdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	10588.87	10138.48
„ „ Zugskilometer	1.1318	1.1907
„ „ Lokomotivkilometer	0.8179	0.8538
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0368	0.0397
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0060	0.0066
Total der direkten Ausgaben:		
per Bahnkilometer	26088.93	24248.87
„ Zugskilometer	2.7885	2.8478
„ Nutzkilometer	2.2521	2.2579
„ Lokomotivkilometer	2.0153	2.0421
„ Wagenachsenkilometer	0.0907	0.0948
„ Bruttotonnenkilometer	0.0151	0.0157
Verschiedene Ausgaben:		
per Bahnkilometer	5016.55	4807.97
„ Bruttotonnenkilometer	0.0028	0.0031
Ausgaben im ganzen:		
per Bahnkilometer	31105.48	29056.84
„ Zugskilometer	3.3247	3.4124
„ Nutzkilometer	2.6851	2.7056
„ Lokomotivkilometer	2.4029	2.4470
„ Wagenachsenkilometer	0.1082	0.1136
„ Bruttotonnenkilometer	0.0179	0.0188
	Prozente	Prozente
Die Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen ergeben	55.34	53.56
„ „ „ „ der Transporteinnahmen „	57.81	55.80

11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgaben									
		per Bahnkilometer							per Zugskilom.	per Nutzkilom.	per Wagenachsenkilom.
		Allgemeine Verwaltung	Aufsicht und Unterhalt der Bahn	Stations-, Expedit.- und Zugsdienst	Fahrdienst	Total	Verschied. Ausgaben	Im ganzen			
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1883	266	1474	4053	4226	7122	16875	2746	19621	3.13	2.67	10.89
1884	266	1398	3624	3950	6148	15120	3132	18252	3.15	2.71	9.96
1885	266	1436	4298	4131	5886	15751	3272	19023	3.06	2.66	10.00
1886	266	1467	5302	4185	5950	16904	2988	19892	3.04	2.67	10.61
1887	266	1452	4698	4439	6724	17313	3469	20782	2.87	2.42	9.26
1888	266	1459	5860	4710	6953	18982	3680	22662	2.97	2.51	10.05
1889	266	1813	5064	5036	7762	19675	3865	23540	2.93	2 39	9.51
1890	266	1680	6512	5545	8066	21803	4123	25926	3.14	2.60	10.89
1891	266	1755	6761	5891	9578	23985	4239	28224	3.47	2.73	11.63
1892	266	1747	6220	6143	10139	24249	4808	29057	3.41	2.71	11.36
1893	266	1792	7161	6547	10589	26089	5016	31105	3.32	2.69	10.82

12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Bahnstrecken	Länge in Kilometern	Zahl und Gattung der Züge: per Tag	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge	Materialzüge	Zusammen	Zugskilometer 1893	Zugskilometer 1892
A. Luzern-Chiasso.	231								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .		42	2778	—	3037	—	5815	780851	769547
Vom 1. Juni bis 30. September .		43	2440	—	2500	—	4940	683319	629312
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		45	1840	609	1967	—	4416	540360	501864
			7058	609	7504	—	15171	2004530	1900723
2. Extrazüge			43	—	3785	—	3828	262136	150114
			7101	609	11289	—	18999	2266666	2050837
3. Materialzüge			—	—	—	1209	1209	5898	8808
			7101	609	11289	1209	20208	2272564	2059645
B. Bellinzona-Locarno.	21								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31 .Mai . . .		12	1812	—	—	—	1812	30804	31008
Vom 1. Juni bis 30. September .		12	1464	—	—	—	1464	24888	24888
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		12	1104	—	—	—	1104	18768	18768
			4380	—	—	—	4380	74460	74664
2. Extrazüge			1	—	56	—	57	749	536
			4381	—	56	—	4437	75209	75200
3. Materialzüge			—	—	—	—	—	—	—
			4381	—	56	—	4437	75209	75200
C. Bellinzona-Luino.	40								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .		14	1510	—	508	—	2018	80720	81120
Vom 1. Juni bis 30. September .		14	1220	—	420	—	1640	65600	65600
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		14	920	—	328	—	1248	49920	50240
			3650	—	1256	—	4906	196240	196960
2. Extrazüge			2	—	718	—	720	28800	11120
			3652	—	1974	—	5626	225040	208080
3. Materialzüge			—	—	—	12	12	288	126
			3652	—	1974	12	5638	225328	208206
Rekapitulation.									
Luzern-Chiasso		42 43.45	7101*	609	11289	1209	20208	2272564	2059645
Bellinzona-Locarno		12	4381	—	56	—	4437	75209	75200
Bellinzona-Luino		14	3652*	—	1974	12	5638	225328	208206
Total . .			15134*	609	13319	1221	30283	2573101	2343051

* Der Extrazug Rothkreuz-Luino vom 24. April ist als 2 Züge gerechnet.

13. Zugsleistungen.

Monate	Zugskilometer		Achsenkilometer		Bruttotonnenkilometer		Nettotonnenkilometer (inkl. Gepäck u. Vieh)	
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892
Januar	180304	176644	4705496	4649187	28152357	27822873	7688264	8057533
Februar . . .	171409	174591	4810353	4906635	29332628	29943937	8500779	8934600
März	196650	185439	5925248	5385879	35992067	31824216	10333919	8726641
April	184635	174970	5782131	5316591	35098391	31805046	9493126	8613406
Mai	188607	179228	6043639	5412146	36601141	33045853	10009311	9417973
Juni	215610	181231	6849557	5418987	42662235	33464277	11090267	9795640
Juli	219726	186847	6821039	5709904	41256978	34545284	10392023	9954349
August	211140	189211	6726068	5980054	39321197	35514388	10326452	9484758
September . . .	215233	191165	6864139	6132786	41287185	36958387	11928377	11035220
Oktober . . .	240791	222433	7388554	7061171	45603923	43665178	12720429	13671685
November . . .	229641	201347	7290949	6169109	43117370	37012438	12295974	10620060
Dezember . . .	234905	201885	7260753	5906420	43494959	35786396	11818046	9921341
Total	2488651	2264991	76467926	68048869	461920431	411388273	126596967	118233206
Ferner auf d. Strecke „Schweizergrenze" bis Luino v. 1. Jan. bis 31. Dezember .	84450	78060	2268876	1886617	13949046	11386706	—	—
Gesamttotal	2573101	2343051	78736802	69935486	475869477	422774979	126596967	118233206

Hievon fallen auf die Materialzüge:

	pro 1893:	pro 1892:
Zugskilometer	6,126	8,904
Achsenkilometer	76,600	144,749
Bruttotonnenkilometer	257,871	620,792

Nach Abzug der Leistungen für die Materialzüge und auf der Strecke „Schweizer-Grenze" bis Luino verbleiben demnach für die fahrplanmäßigen und Extra-Züge auf der eigenen Linie:

	pro 1893:	pro 1892:
Zugskilometer	**2,482,525**	**2,256,087**
Achsenkilometer	**76,391,326**	**67,904,120**
Bruttotonnenkilometer	**461,662,560**	**410,767,481**
Nettotonnenkilometer	**126,596,967**	**118,233,206**

14. Bestand der Lokomotiven Ende 1893.

Serie	Dienstkategorie	Vom Jahr	No.	Anzahl	Triebachsen
E^2	Vierkuppler-Tenderlokomotiven für gemischte Züge auf der Thalbahn und für Rangierdienst	1874	1—4	4	8
		1883	5—6	2	4
F^3	Sechskuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst	1882	13	1	3
F^2	Vierkuppler-Tenderlokomotive „ „	1882	14	1	2
$A^2{}_T$	Vierkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn	1883	18—20	3	6
		1874	21—24	4	8
A^2	Vierkuppler-Tenderlokomotiven für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn	1882	25—30	6	12
		1890	31—33	3	6
A^2	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn	1882	1000	1	2
$C^3{}_T$	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge	1874	41—46	6	18
		1882	51—66	16	48
		1890	67—69	3	9
		1891	70—71	2	6
		1893	72—76	5	15
B^3	Sechskuppler-Tenderlokomotiven für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge	1882	81—88	8	24
		1883	89—92	4	12
$D^4{}_T$	Achtkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Bergbahn-Güterzüge	1882	101—115	15	60
		1883	116—123	8	32
		1886	124—127	4	16
		1890	128—131	4	16
D^6	Zwölfkuppler-Duplex-Compound-Lokomotive für Bergbahn-Güterzüge	1891	151	1	6
	Total			101	313

Mit der Westinghouse-Bremse sind versehen: 4 E^2, 7 $A^2{}_T$-, 9 A^2-, 26 $C^3{}_T$- und 11 B^3 Lokomotiven.
„ „ Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E^2-, 7 $A^2{}_T$-, 10 A^2-, 12 B^3-, 32 $C^3{}_T$-Lokomotiven.

15. Lokomotiv-Leistungen,

a) Serien-

Serie	No.	Anzahl der Lokomotiven	Anheizungen	Reservedienst Std.	Rangierdienst Std.	Lokomotiv- Auf der eigenen Bahn: Schnell- und Personenzüge	Vorspann, Schnell- und Personenzüge	Schiebedienst, Schnell- und Personenzüge	Gemischte- und Güter-Züge	Vorspann, Gem.- und Güter-Züge	Schiebedienst, Gemischte- und Güter-Züge	Materialzüge	Rangierdienst	Schneepflugfahrten	Leerfahrten	Kalte Fahrten	Total	Auf der Mittelmeer-: Schnell- und Personenzüge	Gemischte- und Güter-Züge
E^2	1—6	6	762	19	18961	74499	1320	—	1550	1856	—	1200	113766	—	1333	165	195689	—	—
F^3	13	1	32	—	4222	—	—	—	—	646	—	—	25332	—	14	165	26157	—	—
F^2	14	1	20	—	3115	—	—	—	—	440	—	—	18690	—	18	55	19203	—	—
$A^2{}_T$	18—24	7	1561	203	3221	183430	2329	—	293	1373	—	177	19326	—	973	—	207901	45525	—
A^2	25—33	9	1763	3071	807	299660	61766	—	6094	7128	—	—	4842	—	701	185	380376	8940	—
A^2	1000	1	191	80	2617	—	—	—	—	109	—	—	15702	—	—	—	15811	—	—
$C^3{}_{T\ alt}$	41—46	6	1271	1084	2585	5493	2753	—	124406	1193	44	286	15510	50	1494	19	151248	—	210
$C^3{}_{T\ neu}$	51—76	22,36	4009	9019	2623	729031	142188	681	81895	28593	6473	561	15738	116	17948	578	1023802	120	14010
B^3	81—92	12	2983	3594	3335	161974	25238	20	172311	18630	11644	28	20010	89	6006	142	416092	195	15390
$D^4{}_T$	101-131	31	6604	3571	1716	1595	37628	80	624866	99585	136365	1912	10296	591	63770	100	976788	—	30
D_6	151	1	232	77	14	–	2076	40	17381	2142	4458	1268	84	—	2703	—	30152	—	—
G.-B.-Lokomotiven		97,36	19428	20718	43216	1455682	275298	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443219	54780	29640
Lokomot. fr. Bahnen		—	—	—	—	67	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—	—
Total		—	19428	20718	43216	1455749	275365	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443353	54780	29640

b) Monat-

Januar . . .	96	1646	2563	3445	112713	15795	—	67121	8445	8984	163	20670	320	4545	109	238865	4650	1860
Februar . . .	96	1493	1883	3159	105612	18353	169	65383	10597	9660	—	18954	368	4477	55	233628	4200	1800
März . . .	96	1657	1738	3424	121915	28922	229	74660	14029	11579	150	20544	—	6316	64	278408	4650	1770
April . . .	96	1644	1494	3387	115492	34428	80	68440	14255	10588	986	20322	—	5674	64	270329	4515	1770
Mai	96	1725	1675	3608	114565	33043	289	73559	15165	11615	467	21648	—	6381	—	276732	4665	1995
Juni	96	1665	1399	3337	123731	21766	—	91489	14355	15982	390	20022	—	10148	—	297883	4500	3345
Juli	96,84	1660	1495	3697	127778	22775	40	91979	13807	14714	18	22182	—	9811	68	303172	4650	3075
August . . .	99	1676	2466	3724	127757	27161	—	82986	12196	13153	392	22344	—	9033	176	295198	4650	2025
September . .	99	1644	1106	3713	124052	26738	—	90604	15340	14368	577	22278	—	10160	469	304586	4500	2130
Oktober . . .	99	1549	1467	4314	128794	15671	—	111997	13757	15640	8	25884	—	8250	197	320198	4650	2820
November . .	99	1413	1168	3601	124597	15221	—	104930	14396	16374	325	21606	29	10568	136	308182	4500	3465
Dezember . .	99,39	1656	2264	3807	128743	15492	14	105648	15353	16327	1956	22842	129	9597	71	316172	4650	3585
Total .		19428	20718	43216	1455749	275365	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443353	54780	29640
Ab Leistungen fremder Lokomotiven		—	—	—	67	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—	—
G.-B.-Lokomot.	97,36	19428	20718	43216	1455682	275298	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443219	54780	29640

ferien- und monatweise.

weise.

kilometer.																	
italienischen bahn				Auf der schweizer. Centralbahn			Gesamttotal	Es fallen auf			Durchschnittlich auf eine Lokomotive per Jahr berechnet	Maximum der durchlaufenen Kilometer einer Lokomotive jeder Serie		Wagenachsen-kilometer		Bruttotonnen-kilometer	
Materialzüge	Schneepflugfahrten	Vorspann	Total	Personenzüge	Vorspann	Total		Thalstrecke	Bergstrecke	Monte-Cenere		No.	Kilom.	Im ganzen	Auf 1 Lokomotiv-Kilometer kommen	Im ganzen	Auf 1 Lokomotiv-kilometer kommen
—	—	—	—	—	—	—	195689	191872	—	3817	32615	4	44267			6044608	30,89
—	—	—	—	—	—	—	26157	25332	—	825	26157	13	26157			70821	2,71
—	—	—	—	—	—	—	19203	18763	—	440	19203	14	19203			48055	2,52
—	—	15	45540	—	—	—	253441	216188	26280	10973	36206	23	48821			19610981	77,38
—	—	—	8940	24	—	24	389340	380286	9054	—	43260	31	47108			39044629	100,28
—	—	—	—	—	—	—	15811	15721	90	—	15811	1000	15811			11573	0,73
—	—	—	210	—	—	—	151458	149946	1028	484	25243	46	33172			36594509	241,61
—	—	30	14160	—	—	—	1037962	214812	594541	228609	46420	68	68131			121100492	116,67
—	30	30	15645	—	—	—	431737	139666	69566	222505	35978	84	48486			69823759	161,72
5	—	40	75	—	—	—	976863	104027	771455	101381	31512	125	41642			179226851	183,47
—	—	—	—	—	—	—	30152	155	29969	28	30152	151	30152			4280889	141,98
5	30	115	84570	24	—	24	3527813	1456768	1501983	569062	36235					475857167	134,89
—	—	-	—	—	—	—	134	134	—	—	—					12310	—
5	30	115	84570	24	—	24	3527947	1456902	1501983	569062	—					475869477	—

weise.

—	—	—	6510	—	—	—	245375	110093	95024	40258				4858471	19,80	29074161	118,49
—	—	—	6000	—	—	—	239628	103691	96695	39242				4962978	20,71	30263510	126,29
—	—	—	6420	—	—	—	284828	117863	119321	47644				6083468	21,36	36952791	129,74
—	—	15	6300	8	—	8	276637	114318	116754	45565				5931106	21,44	35920949	129,85
—	—	30	6690	16	—	16	283438	117618	120469	45351				6198135	21,87	37580758	132,59
—	—	—	7845	—	—	—	305728	122645	137137	45946				7072041	23,13	44085267	144,20
—	—	—	7725	—	—	—	310897	127158	135498	48241				7034930	22,63	42605133	137,04
5	—	40	6720	—	—	—	301918	126040	127226	48652				6901971	22,86	40386835	133,77
—	—	—	6630	—	—	—	311216	125831	133387	51998				7040722	22,62	42382194	136,18
—	—	—	7470	—	—	—	327668	131742	141476	54450				7600389	23,20	46926032	143,21
—	—	15	7980	—	—	—	316162	127849	138627	49686				7534002	23,83	44641787	141,20
—	30	15	8280	—	—	—	324452	132054	140369	52029				7518589	23,17	45050060	138,85
5	30	115	84570	24	—	24	3527947	1456902	1501983	569062				78736802	—	475869477	—
—	—	—	—	—	—	—	134	134	—	—				—	—	12310	—
5	30	115	84570	24	—	24	3527813	1456768	1501983	569062				78736802	22,32	475857167	134,89

16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven.

Serie	Zahl der vorhandenen Lokomotiven	Diensttage						Durchschnittszahlen in % der täglich im stehenden Lokomotiven						Durchschnittliche effektive Diensttage einer Lokomotive im Fahrdienst inkl. Rangierdienst	Per Tag und Lokomotive durchschnittlich zurückgelegte Kilometer inkl. Rangierdienst
		im Fahrdienst	im Rangierdienst	im Reservedienst	außer Dienst	in Reparatur	Total	Fahrdienst	Rangierdienst	in Reserve	außer Dienst	in Reparatur	Total		
E^2	6	457	1011	10	212	500	2190	20,87	46,17	0,45	9,68	22,83	100	245	89,36
F^3	1	14	279	—	57	15	365	3,83	76,44	—	15,62	4,11	100	293	71,66
F^2	1	9	166	6	37	147	365	2,47	45,48	1,64	10,14	40,27	100	175	52,61
$A^2{}_T$	7	1366	237	9	187	756	2555	53,46	9,28	0,35	7,32	29,59	100	229	99,19
A^2	9	1865	62	143	477	738	3285	56,77	1,89	4,35	14,52	22,47	100	214	118,52
A^2	1	1	192	—	49	123	365	0,27	52,60	—	13,43	33,70	100	193	43,32
$C^3{}_T$ alt	6	1178	139	4	330	539	2190	53,79	6,35	0,18	15,07	24,61	100	219	69,16
$C^3{}_T$ neu	22,36	5455	175	177	884	1471	8162	66,83	2,14	2,17	10,83	18,03	100	252	127,17
B^3	12	2916	86	99	499	780	4380	66,58	1,96	2,26	11,39	17,81	100	250	98,57
$D^4{}_T$	31	6650	4	182	2094	2385	11315	58,77	0,04	1,61	18,50	21,08	100	215	86,33
D^6	1	229	—	4	58	74	365	62,74	—	1,10	15,89	20,27	100	229	82,61
Total	97,36	20140	2351	634	4884	7528	35537	56,68	6,62	1,78	13,74	21,18	100	231	99,27

17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven.

a) Serienweise.

Serie	Holz			Steinkohlen			Briquettes			Total*			per Lokomotivkilometer		Durchschnittspreis des Brennmaterials per Tonne Jahr	Betrag	
	m³	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Ct.		Fr.	Ct.
E^2	15,10	52	85	1246850	32132	41	35100	1008	30	1284970	33193	56	6,57	16,96	1882	36	47
F^3	2,18	7	63	170950	4420	55	1600	43	20	172986	4471	38	6,61	17,09	1883	32	79
F^2	1,94	6	79	134500	3594	94	—	—	—	134888	3601	73	7,02	18,75	1884	26	75
$A^2{}_T$	12,82	44	87	7900	215	78	1987900	55073	61	1998364	55334	26	7,88	21,83	1885	25	—
A^2	15,00	52	50	18800	499	84	3274950	90702	23	3296750	91254	57	8,47	23,44	1886	24	98
A^2	1,72	6	02	177000	4644	10	—	—	—	177344	4650	12	11,22	29,41	1887	25	30
$C^3{}_T$ alt	15,08	52	78	2005700	51097	16	186500	5244	25	2195216	56394	19	14,49	37,23	1888	24	21
$C^3{}_T$ neu	81,31	284	62	725600	18366	06	12921150	356626	51	13663012	375277	19	13,16	36,36	1889	23	94
B^3	43,29	152	81	4164050	108156	75	1497400	40995	29	5670108	149304	85	13,13	34,58	1890	26	88
$D^4{}_T$	123,34	436	62	17913200	460537	28	1063700	30170	83	19001568	491144	73	19,45	50,28	1891	29	56
D^6	4,22	14	76	559750	14175	81	11150	307	05	571744	14497	62	18,96	48,08	1892	29	29
Total:	316,00	1112	25	27124300	697840	68	20979450	580171	27	48166950	1279124	20	13,65	36,26	1893**	26	56

b) Monatweise.

Januar	31,00	108	50	1142250	33125	25	2323000	67367	—	3471450	100600	75	14,15	41,00
Februar	24,00	84	—	1971250	57166	25	1318500	38236	50	3294550	95486	75	13,75	39,85
März	24,00	84	—	2166300	62822	70	1704450	49429	05	3875550	112335	75	13,61	39,44
April	24,00	84	—	1909500	53466	—	1809000	51556	50	3723300	105106	50	13,46	37,99
Mai	34,00	119	—	2148700	53717	50	1603600	43617	92	3759100	97454	42	13,26	34,38
Juni	30,00	105	—	2461900	60562	74	1589800	42924	60	4057700	103592	34	13,27	33,88
Juli	18,00	63	—	2365300	58186	38	1677100	45281	70	4046000	103531	08	13,01	33,30
August	25,00	87	50	1868950	45976	17	1982000	53514	—	3855950	99577	67	12,77	32,98
September	28,00	98	—	2277100	56016	66	1760400	47530	80	4043100	103645	46	12,99	33,30
Oktober	28,00	98	—	2825600	69509	76	1745900	47139	30	4577100	116747	06	13,97	35,63
November	22,00	77	—	2893700	71185	02	1747100	47171	70	4645200	118433	72	14,69	37,46
Dezember	28,00	104	25	3093750	76106	25	1718600	46402	20	4817950	122612	70	14,85	37,79
Total:	316,00	1112	25	27124300	697840	68	20979450	580171	27	48166950	1279124	20	13,65	36,26

* Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m³ zu 200 Kgr. Kohlen gerechnet wird.
** Vom 1. Mai an sind die Dienstkohlen auf der eigenen Bahn frachtfrei befördert worden.

18. Verbrauch und Kosten

Serie	Maschinenfett			Talg			Mineralöl			Lokomotivöl		
	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.
a) Serienweise.												
E^2	5,00	5	60	38	29	64	2578	747	62	122	46	36
F^3	1,00	1	20	13	10	14	389	112	81	42	15	96
F^2	1,00	1	20	12	9	36	208	60	32	44	16	72
$A^2{}_T$	9,00	9	40	21	16	38	5638	1635	02	139	52	82
A^2	6,00	6	40	26	20	28	8899	2580	71	218	82	84
A^2	—	—	—	—	—	—	231	66	99	—	—	—
$C^3{}_T$ alt	—	—	—	39	30	42	3650	1058	50	78	29	64
$C^3{}_T$ neu	51,00	52	—	130	101	40	30794	8930	26	563	213	94
B^3	20,00	21	—	33	25	74	16184	4693	36	347	131	86
$D^4{}_T$	—	—	—	178	138	84	40804	11833	16	768	291	84
D^6	—	—	—	187	145	86	1767	512	43	—	—	—
Total:	93,00	96	80	677	528	06	111142	32231	18	2321	881	98
b) Monatweise.												
Januar . .	12,50	15	—	36	28	08	3380	980	20	2157	819	66
Februar . .	2,90	2	40	22	17	16	6399	1855	71	164	62	32
März . . .	7,00	8	40	37	28	86	8485	2460	65	—	—	—
April . . .	6,00	6	—	51	39	78	9579	2777	91	—	—	—
Mai . . .	7,00	7	—	61	47	58	10353	3002	37	—	—	—
Juni . . .	6,50	6	50	71	55	38	12010	3482	90	—	—	—
Juli . . .	10,00	10	—	92	71	76	11986	3475	94	—	—	—
August . . .	9,50	9	50	75	58	50	11314	3281	06	—	—	—
September .	7,50	7	50	49	38	22	10137	2939	73	—	—	—
Oktober . .	8,00	8	—	81	63	18	10460	3033	40	—	—	—
November . .	9,50	9	50	42	32	76	8642	2506	18	—	—	—
Dezember . .	7,50	7	—	60	46	80	8397	2435	13	—	—	—
Total:	93,00	96	80	677	528	06	111142	32231	18	2321	881	98

des Schmiermaterials für Lokomotiven.

a) Serienweise.														Durchschnittspreis des Schmiermaterials per Kilogramm	
Cylinderöl			Rüböl			Diverses			Total			per Lokomotivkilometer		Jahr	Betrag
Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Gr.	Ct.		Ct.
1868	971	36	80	48	60	—	—	—	4691,00	1849	18	23,97	0,94	1882	86,00
521	270	92	—	--	—	--	—	—	966,00	411	03	36,93	1,57	1883	87,35
299	155	48	30	18	—	—	—	—	594,00	261	08	30,93	3,09	1884	83,14
3180	1653	60	140	84	80	0,10	—	63	9127,10	3452	65	36,01	1,36	1885	77,26
6346	3299	92	266	161	10	0,15	—	93	15761,15	6152	18	40,48	1,58	1886	64,54
157	81	64	—	—	—	—	—	—	388,00	148	63	24,54	0,94	1887	56,32
2424	1260	48	100	60	—	0,35	2	13	6291,35	2441	17	41,54	1,61	1888	49,37
14094	7328	88	631	381	60	0,30	1	82	46262,30	17009	90	44,57	1,64	1889	42,34
6822	3547	44	255	153	—	—	—	—	23661,00	8572	40	54,80	1,99	1890	40,53
17095	8889	40	619	374	30	2,55	16	37	59466,55	21543	91	60,88	2,20	1891	38,01
598	310	96	40	24	80	—	—	—	2592,00	994	05	85,96	3,30	1892	40,44
53404	27770	08	2161	1306	20	3,45	21	88	169801,45	62836	18	48,13	1,78	1893	37,00
b) Monatweise.															
3316	1724	32	120	74	40	2,20	14	30	9023,70	3655	96	36,78	1,49		
3355	1744	60	165	102	30	0,05	—	33	10107,05	3784	82	42,18	1,58		
3866	2010	32	195	120	90	0,10	—	65	12590,10	4629	78	44,20	1,63		
4107	2135	64	150	90	—	0,30	1	80	13893,30	5051	13	50,22	1,83		
4417	2296	84	228	136	80	0,05	—	30	15066,05	5490	89	53,15	1,94		
5137	2671	24	156	93	60	—	—	—	17380,50	6309	62	56,85	2,06		
4829	2511	08	233	139	80	0,15	—	90	17150,15	6209	48	55,16	2,00		
4726	2457	52	181	108	60	0,30	1	80	16305,80	5916	98	54,01	1,96		
5142	2673	84	135	81	—	0,15	—	90	15470,65	5741	19	49,71	1,84		
5174	2690	48	205	123	—	0,10	—	60	15928,10	5918	66	48,61	1,81		
4627	2406	04	105	63	—	0,05	—	30	13425,55	5017	78	42,46	1,59		
4708	2448	16	288	172	80	—	—	—	13460,50	5109	89	41,49	1,57		
53404	27770	08	2161	1306	20	3,45	21	88	169801,45	62836	18	48,13	1,78		

19. Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Lokomotiven 1884—1893.

Jahr	Leistungen			Materialkonsum						Reparaturkosten	
	Lok.-Kilom.	Wagenachs.-Kilom.	Brutto-Ton.-Kilom.	Brennmaterial			Schmiermaterial			Total	
				Kgr.	Fr.	Cts.	Kgr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1884	2,135,784	50,281,467	283,171,247	25,756,670	689,032	42	54,316.5	45,162	25	324,533	40
1885	2,253,471	52,257,605	296,904,804	26,087,430	652,920	92	54,682.7	42,246	79	292,581	60
1886	2,314,561	51,407,410	292,355,232	26,469,325	661,168	40	56,458.05	36,435	36	251,466	70
1887	2,656,938	61,402,825	352,133,779	32,506,350	821,281	43	68,113.90	38,363	39	253,603	16
1888	2,795,867	61,703,248	355,116,132	34,689,440	833,292	54	91,513.30	45,184	30	283,849	68
1889	3,024,083	67,724,729	395,658,582	38,121,712	914,604	86	105,606.70	45,818	96	380,512	07
1890	2,982,844	65,086,181	384,993,481	39,050,500	1,133,723	11	111,305.18	54,746	32	372,282	28
1891	3,079,381	66,370,911	400,606,377	43,425,210	1,298,579	50	127,024.80	50,801	37	410,105	24
1892	3,236,665	69,035,486	422,774,979	44,418,980	1,317,702	10	151,881.60	63,916	83	448,875	53
1893	3,527,947	78,736,802	475,869,477	48,166,950	1,294,678	29	169,801.45	65,394	43	473,350	58

Aus dieser Tabelle ergeben sich folgende Durchschnittszahlen. Es fallen:

Jahr	auf 1 Lokomotivkilometer							auf 1 Wagenachsenkilometer						auf 1 Bruttotonnenkilometer				
	Leistungen		Materialkonsum				Reparaturkosten	Leistung	Materialkonsum				Reparaturkosten	Materialkonsum				Reparaturkosten
	Wg.-Achs.-Kilom.	B. T. K.	Brennmaterial		Schmiermaterial			B. T. Km.	Brennmat.		Schmiermat.			Brennmat.		Schmiermat.		
			Kgr.	Cts.	Gr.	Cts.	Cts.		Kgr.	Cts.	Gr.	Cts.	Cts.	Kgr.	Cts.	Gr.	Cts.	Cts.
1884	23.5	132.6	12.06	32.26	25.43	2.11	15.195	5.6	0.512	1.37	1.08	0.090	0.645	0.091	0.24	0.19	0.016	0.115
1885	23.2	131.8	11.58	28.98	24.27	1.87	12.983	5.7	0.499	1.25	1.05	0.081	0.560	0.088	0.22	0.18	0.014	0.099
1886	22.2	126.3	11.44	28.57	24.39	1.57	10.865	5.7	0.515	1.29	1.10	0.071	0.4891	0.091	0.23	0.19	0.012	0.086
1887	23.1	132.5	12.23	30.91	25.64	1.44	9.545	5.7	0.529	1.34	1.11	0.062	0.4130	0.092	0.23	0.19	0.011	0.072
1888	22.1	127.0	12.41	29.80	32.73	1.62	10.152	5.8	0.562	1.35	1.48	0.073	0.4600	0.098	0.23	0.26	0.013	0.080
1889	22.4	130.8	12.61	30 24	34.92	1.52	12.583	5.8	0.563	1.35	1.56	0.068	0.5619	0.096	0.23	0.27	0.012	0.096
1890	21.8	129.1	13.09	38.01	27.32	1.84	12.481	5.9	0.600	1.74	1.71	0.084	0.5720	0.101	0.29	0.29	0.014	0.097
1891	21.6	130.1	14.10	42.17	41.25	1.65	13.318	6.0	0.654	1.96	1.91	0.077	0.6179	0.108	0.32	0.32	0.013	0.102
1892	21.6	130.6	13.72	40.71	46.93	1.97	13.869	6.0	0.635	1.88	2.17	0.091	0.6418	0.105	0.31	0.36	0.015	0.106
1893	22.3	134.9	13.65	36.70	48.13	1.85	13.417	6.0	0.612	1.64	2.16	0.083	0.6012	0.101	0.27	0.36	0.014	0.099

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1893.

							Sitzplätze nach Klassen.				Eigengewicht in Tonnen.		Zahl der Achsen.
							I.	II.	III.	Zusammen	per Wagen	Zusammen	
Personenwagen:													
Serie A^S	2	Stück	mit 18	Sitzplätzen	I. Kl.	Salonwagen	36	—	—	36	13,2	26,4	4
„ A	9	„	„ 18	„	I.	„ . .	162	—	—	162	10,2	91,8	18
„ A	9	„	„ 21	„	I.	„ . .	189	—	—	189	12,5	437,5	18
„ A	26	„	„ 21	„	I.	„ . .	546	—	—	546			52
„ A	6	„	„ 18	„	I.	„ . .	108	—	—	108	16,3	97,8	12
„ A^B	20	„	„ 6	„	I.	„ . .	120	—	—	120	10,2	224,4	40
			24	„	II.	„ . .	—	480	—	480			
„ A^B	2	„	„ 8	„	I.	„ . .	16	—	—	16			4
			24	„	II.	„ . .	—	48	—	48			
„ A^B	8	„	„ 9	„	I.	„ . .	72	—	—	72	13,75	110,0	16
			16	„	II.	„ . .	—	128	—	128			
„ B	14	„	„ 32	„	II.	„ . .	—	448	—	448	10,0	140,0	28
„ B^2	1	„	„ 40	„	II.	„ . .	—	40	—	40	9,5	9,5	2
„ B	9	„	„ 36	„	II.	„ . .	—	324	—	324	12,0	108,0	18
„ B	25	„	„ 36	„	II.	„ . .	—	900	—	900	12,7	317,5	50
„ B^{CF}	4	„	„ 8	„	II.	„ (mit Gepäckraum)	—	32	—	32	9,6	38,4	8
			28	„	III.	„	—	—	112	112			
„ C	37	„	„ 40	„	III.	„ . .	—	—	1480	1480	9,5	351,5	74
„ C^2	9	„	„ 55	„	III.	„ . .	—	—	495	495	10,2	244,8	18
„ C^2	15	„	„ 55	„	III.	„ . .	—	—	825	825			30
„ C^4	12	„	„ 72	„	III.	„ . .	—	—	864	864	16,2	194,4	48
„ D	1	„	„ 9	„	II.	„ (Krankenwagen)	—	9	—	9	8,5	8,5	2
	209	Stück.				zusammen	1249	2409	3776	7434	11,49	2400,5	442

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 2 A^S-, 47 A-, 30 A^B-, 43 B-, 37 C-, 24 C^2- und 12 C^4 Wagen.
„ „ Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 2 A^S-, 50 A-, 30 A^B-, 49 B-, 2 B^{CF}-, 37 C-, 24 C^2- und 12 C^4 Wagen.
„ „ Dampfheizungsleitung ist versehen: 1 D Wagen.

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1893 (Fortsetzung).

			Ladegewicht in Tonnen.		Eigengewicht in Tonnen.		Zahl der Achsen.
			per Wagen	Zusammen	per Wagen	Zusammen	
Gepäckwagen:							
Serie F	8	Stück	6	48	9,90	79,20	16
" "	8	"	10	80	8,10	64,80	16
" "	20	"	10	200	10,60	212,00	40
	36	Stück. Zusammen	9,13	328	9,89	356,00	72
Güterwagen:							
Serie G^{R1}	100	gedeckte Güter- und Viehwagen	12,50	1250,00	9,00	900,00	200
" G^{RC1}	6	" " "	12,50	75,00	9,10	54,60	12
" "	10	" " "	12,50	125,00	9,50	95,00	20
" G	20	" " "	10,00	200,00	7,45	149,00	40
" K	217	" " "	10,00	2170,00	7,20	1562,40	434
" K^{C}	71	" Güterwagen . . .	10,00	710,00	6,35	450,85	142
" K^{RC1}	21	" Sammelgüterwagen .	12,50	262,50	8,70	182,70	42
" "	6	" " .	12,50	75,00	9,20	55,20	12
" L^{I}	45	offene Güterwagen	12,50	562,50	5,70	256,50	90
" "	104	" "	12,50	1300,00	5,90	613,60	208
" L^{F2}	200	Kohlenwagen, eiserne . . .	15,00	3000,00	7,10	1420,00	400
" "	11	" " . . .	15,00	165,00	6,50	71,50	22
" L^{F1}	150	" " . . .	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
" L^{F}	139	" " . . .	10,00	1390,00	6,50	903,50	278
" M^{2}	18	Steintransportwagen . . .	15,00	270,00	5,90	106,20	36
" "	28	" . . .	15,00	420,00	6,00	168,00	56
" "	14	" . . .	15,00	210,00	6,20	86,80	28
" "	20	" . . .	15,00	300,00	6,50	130,00	40
" M^{1}	5	" . . .	12,50	62,50	5,15	25,75	10
" M^{R2}	40	" . . .	15,00	600,00	7,10	284,00	80
" M^{R1}	5	Schienentransportwagen . .	12,50	62,50	7,20	36,00	10
" N	8	Langholzwagen	12,50	100,00	4,30	34,40	16
" "	12	"	12,50	150,00	4,80	57,60	24
" O^{G}	6	Geflügeltransportwagen . .	10,00	60,00	8,00	48,00	12
" O^{K}	3	Bierwagen *)	10,00	30,00	7,10	21,30	6
" O	2	Petrolwagen **)	10,00	20,00	8,12 7,70	8,12 7,70	4
	1261	Stück. Zusammen .	12,25	15445,00	6,93	8741,22	2522
Wagen für Dienstzwecke:							
Serie S	12	Stationswagen	10,00	120,00	4,45	53,40	24
" "	52	Kiestransportwagen . . .	10,00	520,00	4,45	231,40	104
" O^{K}	3	Hülfswagen	12,50	37,50	8,70	26,10	6
" O^{K}	1	Tunnelbeleuchtungswagen . .	10,00	10,00	9,00	9,00	2
" O^{M}	1	Gasrecipientenwagen . . .	15,00	15,00	9,90	9,90	2
	69	Stück. Zusammen .	10,18	702,50	4,78	329,80	138
Total:	1366	Stück Gepäck- und Güterwagen . .		16475,50		9427,02	2732

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 36 F-, 100 G^{R1}-, 20 G-, 6 O^{G}- und 16 G^{RC1}-Wagen.
" " Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 36 F- Wagen.
" " Dampfheizungsleitung sind versehen: 100 G^{R1}-, 16 G^{RC1}-, 20 G-, und 6 O^{G}-Wagen.

*) Spezialwagen für Biersendungen der Bierbrauerei T. Spieß, z. Löwengarten, Luzern.
**) Eigentum der Società ital.-americ. pel petrolio in Venedig.

21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen.

a. Wagenlauf.

	Personenwagen		Güterwagen		Total	
	Achsenkilometer					
	1893	1892	1893	1892	1893	1892
1. Lauf der eigenen Wagen.						
a) Auf dem eigenen Bahnnetze . .	11817958	11210082	12511238	11581936	24329196	22792018
b) „ schweizerischen Bahnen . .	1785784	1636902	12243700	11745086	14029484	13381988
c) „ fremd. Bahnen (inkl. Grenze-Luino)	1928818	1582132	18024692	17915392	19953510	19497524
Gesamtlauf der eigenen Wagen	15532560	14429116	42779630	41242414	58312190	55671530
2. Wagenlauf auf den eigenen Linien.						
a) Eigene Wagen	11817958	11210082	12511238	11581936	24329196	22792018
b) Fremde Wagen:						
1. Wagen schweizerischer Bahnen	2426400	1605030	7978092	8412314	10404492	10017344
2. Eidgenössische Bahnpostwagen	—	—	2014312	2007825	2014312	2007825
3. Ausländische Wagen . . .	1169570	2212392	37874793	30351365	39044363	32563757
4. Schlafwagen	675563	667925	—	—	675563	667925
Gesamtlauf eigener und fremder Wagen	16089491	15695429	60378435	52353440	76467926	68048869

b. Ausnutzung der Wagen.

In den Personenwagen waren durchschnittlich besetzt von sämtlichen Sitzen:

	pro 1893:	pro 1892:
I. Klasse	23,30 Prozent	22,61 Prozent
II. „	27,31 „	27,22 „
III. „	27,36 „	28,09 „
Im ganzen	26,69 „	26,88 „

Es kamen durchschnittlich auf einen besetzten Sitzplatz unbesetzte Plätze:

	pro 1893:	pro 1892:
I. Klasse	4,29	4,42
II. „	3,66	3,67
III. „	3,65	3,56
Im ganzen	3,75	3,72

Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen: Prozent pro 1893: 34,70; pro 1892: 39,16.

22. Leistungen, Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Wagen pro 1884—1893.

Jahr	Leistungen		Schmiermaterialkonsum							Reparaturkosten			
	Wagenachsen-kilometer	Bruttotonnen-kilometer	Schmiermaterial	Per Achs-kilometer	Per Brutto-tonnen-kilometer	Betrag		Per Achs-kilometer	Per Brutto-tonnen-kilometer	Betrag		Per Achs-kilometer	Per Brutto-tonnen-kilometer
			Kgr.	Gr.	Gr.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.
1884	50281467	283171247	6298,15	0,125	0,022	2770	12	0,006	0,001	142894	53	0,284	0,050
1885	52257605	296904804	11088,90	0,212	0,037	3455	94	0,007	0,001	131046	39	0,251	0,044
1886	51407410	292355232	14963,50	0,291	0,051	4189	67	0,008	0,001	143298	45	0,278	0,049
1887	61402825	352133779	12476,60	0,203	0,035	2359	07	0,004	0,001	135597	84	0,221	0,038
1888	61703248	355116132	13600,50	0,220	0,038	2380	52	0,004	0,001	161219	86	0,261	0,045
1889	67724729	395658582	17501,05	0,258	0,044	3687	66	0,005	0,001	182093	23	0,269	0,046
1890	65086181	384993481	15778,00	0,242	0,041	3263	90	0,005	0,001	154380	90	0,237	0,040
1891	66370911	400606377	16656,50	0,251	0,042	3548	54	0,005	0,001	188623	94	0,284	0,047
1892	69935486	422774979	19511,50	0,279	0,046	4131	55	0,006	0,001	203724	05	0,291	0,048
1893	78736802	475869477	23250,10	0,295	0,049	5071	05	0,006	0,001	260612	28	0,331	0,055

23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen.

Monat	Mineralöl			Rüböl			Talg			Diverses			Total		
	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.
Januar . .	634,00	133	14	—	—	—	5,00	3	90	—	—	—	639,00	137	04
Februar . .	985,00	206	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	985,00	206	85
März . .	1443,00	303	03	—	—	—	15,00	11	70	0,10	—	65	1458,10	315	38
April . .	2598,00	545	58	—	—	—	10,00	7	80	—	—	—	2608,00	553	38
Mai . . .	2049,00	430	29	—	—	—	15,00	11	70	2,00	5	—	2066,00	446	99
Juni . . .	2871,00	602	91	1,00	—	60	25,00	19	50	—	—	—	2897,00	623	01
Juli . . .	3023,00	634	83	39,00	23	40	10,00	7	80	—	—	—	3072,00	666	03
August . .	2809,00	589	89	45,00	27	—	35,00	27	30	—	—	—	2889,00	644	19
September .	2750,00	577	50	35,00	21	—	—	—	—	—	—	—	2785,00	598	50
Oktober . .	1110,00	233	10	45,00	27	—	15,00	11	70	2,00	5	—	1172,00	276	80
November .	1899,00	398	79	36,00	21	60	—	—	—	—	—	—	1935,00	420	39
Dezember .	679,00	142	59	60,00	36	—	5,00	3	90	—	—	—	744,00	182	49
Total:	22850,00	4798	50	261,00	156	60	135,00	105	30	4,10	10	65	23250,10	5071	05

Pro Wagenachsenkilometer wurde Schmiermaterial verbraucht 0,295 Gramm.

" " betragen die Kosten des Schmiermaterials 0,006 Cts.

24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen).

Dieselben stellen sich wie folgt:

Bezeichnung der Ausgaben	Betrag		Totalbetrag		Per Lokomotivkilometer		Per Zugskilometer		Per Wagenachsenkilometer		Per Bruttotonnenkilometer	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts	Cts.	Cts.	Cts.
A. Personalausgaben. (Besoldungen, Löhne, Diäten, Reise- u. Wohnungsentschädigungen, Kilometergelder, Ersparnisprämien, Dienstkleider u. s. w.).												
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (Centralbüreau des Fahrdienstes) . . .	39004	76			1.106		1.515		0.0495		0.0082	
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:												
a. Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	38790	29			1.100		1.507		0.0493		0.0081	
b. Lokomotivführer und Heizer	602754	38			17.085		23.412		0.7655		0.1267	
c. Wagenvisiteure u. Wagenvisiteurgehülfen	45510	71			1.290		1.768		0.0578		0.0095	
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- u. Wagenreiniger, Wagenschmierer)	87898	87	813959	01	2.491	23.072	3.414	31.616	0.1117	1.0338	0.0185	0.1710
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.												
1. Brennmaterial:												
a. Für Lokomotiven	1294678	29			36.698		50.288		1.6443		0.2721	
b. Für Wagen	4072	41			0.115		0.158		0.0052		0.0008	
2. Schmiermaterial:												
a. Für Lokomotiven	65394	43			1.854		2.540		0.0830		0.0137	
b. Für Wagen	4725	70			0.134		0.184		0.0060		0.0010	
3. Beleuchtungsmaterial:												
a. Für Lokomotiven	10244	85			0.290		0.398		0.0130		0.0021	
b. Für Wagen	29871	83			0.847		1.160		0.0379		0.0063	
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand:												
a. Für Lokomotiven	21249	27			0.602		0.825		0.0270		0.0045	
b. Für Wagen	2648	57	1432885	35	0.075	40.615	0.103	55.656	0.0034	1.8198	0.0006	0.3011
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.												
1. Lokomotiven und Tender	473350	58			13.417		18.386		0.6012		0.0995	
2. Personenwagen	126233	31			3.578		4.903		0.1603		0.0265	
3. Lastwagen	134378	97	733962	86	3.809	20.804	5.219	28.508	0.1707	0.9322	0.0282	0.1542
D. Sonstige Ausgaben.												
1. Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten, Insertionen, Porti und Telegramme	4905	73			0.139		0.191		0.0062		0.0010	
2. Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, namentlich auch der Remisen und Uebernachtungslokale	8451	29			0.240		0.328		0.0107		0.0018	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars für d. Fahrdienst (excl. desjenigen d. Werkstätten)	5481	08			0.155		0.213		0.0070		0.0012	
4. Verschiedenes	6	—	18844	10	0.000	0.534	0.000	0.732	0.0000	0.0239	0.0000	0.0040
			2999651	32		85.025		116.512		3.8097		0.6303

Anmerkung. Die Rückvergütungen der Mittelmeerbahnen für den Fahrdienst auf der Strecke Luino-Pino (Grenze), für den Gemeinschaftsdienst der Station Chiasso 2c. 2c. sind in vorstehenden Ausgabeposten nicht in Abzug gebracht.

25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1884—1893 pro Locomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen).

Cap. IV A 1—3. Personalausgaben.						Cap. IV B 1a—4a. Materialverbrauch der Lokomotiven.				
Jahr	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.
	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1884	563,111	18	26.366	1.120	0.1989	761,148	13	35.638	1.514	0.2688
1885	565,559	35	25.097	1.082	0.1904	720,865	05	31.989	1.379	0.2428
1886	565,150	82	24.417	1.099	0.1933	719,336	28	31.078	1.399	0.2461
1887	572,816	13	21.559	0.933	0.1627	878,131	56	33.050	1.430	0.2494
1888	572,887	28	20.491	0.928	0.1613	896,181	10	32.054	1.452	0.2524
1889	613,538	—	20 289	0.906	0.1551	981,468	22	32.455	1.449	0 2481
1890	689,965	03	23.131	1.060	0.1792	1,227,280	35	41.145	1.886	0.3188
1891	671,742	59	21.814	1.012	0.1677	1,375,703	30	44.675	2.073	0.3434
1892	729,880	89	22.552	1.044	0.1726	1,408,209	84	43.510	2,014	0.3331
1893	813,959	01	23.072	1.034	0.1710	1,391,566	84	39.444	1.767	0.2924

Cap. IV B 1b—4b. Materialverbrauch der Wagen.						Cap. IV C 1—3. Unterhaltung und Erneuerung des Rollmaterials.				
Jahr	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.
	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1884	31,120	04	1.458	0.062	0.0110	465,967	21	21.817	0.926	0.1645
1885	23,973	54	1.064	0.046	0.0081	423,627	99	18.799	0.811	0.1427
1886	24,140	96	1.044	0.047	0.0082	394,765	15	17.056	0.768	0.1350
1887	18,424	64	0.694	0.030	0.0052	389,201	—	14.648	0.634	0.1105
1888	25,070	51	0.897	0.041	0.0071	445,069	54	15.919	0.721	0.1253
1889	30,457	26	1.007	0,045	0,0077	562,605	30	18 604	0.831	0.1422
1890	30,700	01	1.029	0.047	0.0080	526,663	18	17.656	0.809	0.1368
1891	39,795	66	1.292	0.060	0.0099	598,729	18	19.443	0.902	0.1495
1892	40,965	89	1.266	0.058	0.0097	652,599	58	20.164	0.933	0.1544
1893	41,318	51	1.171	0.053	0.0087	733,962	86	20.804	0.932	0.1542

Cap. IV D 1—4. Sonstige Ausgaben.						Gesamtausgaben.				
Jahr	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.	Betrag		pr. Lok.-Kil.	pr. Achs.-Kilm.	pr. B.-T.-Km.
	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1884	20,461	26	0.958	0.041	0.0072	1,841,807	82	86.237	3.663	0.6504
1885	16,400	20	0.728	0.031	0.0055	1,750,426	13	77.677	3.350	0.5895
1886	15,855	81	0.685	0.031	0.0054	1,719,249	02	74.280	3.344	0.5880
1887	18,242	24	0.687	0.030	0.0052	1,876,815	57	70.638	3.057	0.5330
1888	16,780	59	0.600	0.027	0.0047	1,955,989	02	69.960	3.170	0.5508
1889	18,127	04	0.599	0.027	0.0046	2,206,195	82	72.954	3.258	0 5576
1890	18,536	31	0.622	0.028	0.0048	2,493,144	88	83.583	3.831	0.6476
1891	18,226	42	0.592	0.027	0.0045	2,704,197	15	87.816	4.074	0.6750
1892	21,314	90	0.658	0.031	0.0050	2,852,971	10	88.150	4.079	0.6748
1893	18,844	10	0.534	0.024	0.0040	2,999,651	32	85.025	3.810	0.6303

Revision
der
Gesellschaftsstatuten.

Luzern, den 16. Oktober 1893.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Tit.!

Unsere Gesellschaftsstatuten, die am 28. Juni 1884 von der Generalversammlung beschlossen und auf den 1. Januar 1885 in Kraft gesetzt worden sind, haben bereits durch die Beschlüsse der Generalversammlungen vom 28. November 1887 und 22. November 1890 bedeutende Änderungen erhalten, indem das Aktienkapital von 34 auf 40, beziehungsweise 50 Millionen Franken erhöht worden ist. Schon bei diesen Revisionen legte man sich die Frage vor, ob nicht auch einige andere Bestimmungen abgeändert werden sollten, nahm dann aber hievon Umgang, da schon für diese Änderungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren. In den letzten Jahren hat sich nun aber das Bedürfnis nach einer zum Teil sehr eingreifenden Umgestaltung mehr und mehr geltend gemacht, und wir legen Ihnen das Ergebnis unserer Beratungen in einem neuen Statutenentwurfe vor. Hiezu bemerken wir, daß wir uns auf das Nötigste beschränkt haben, und daß der vorgelegte Entwurf nur da Änderungen enthält, wo in diesem Berichte im einzelnen davon gesprochen wird.

1. Die Artikel 4 und 5 sind mit dem II. Nachtrage vom 22. November 1890 in Übereinstimmung zu bringen, und es hat Art. 4 zu lauten:

„Das Gesellschaftskapital beträgt 50 Millionen Franken, eingeteilt in 100,000 Aktien von je Fr. 500."
In Artikel 5 ist an Stelle „von 34 Millionen Franken" zu setzen: „von 50 Millionen Franken."

2. Die wichtigsten Änderungen schlagen wir für die Artikel 17 und 18 vor, die von der Bildung, Verwendung, Verwaltung und Anlage der Erneuerungs- und Reservefonds handeln.

a) **Erneuerungsfonds:** Die Bildung und Verwendung des Erneuerungsfonds erfolgte nach den Bestimmungen des Reglements vom 9. November 1882 für die Jahre 1882 und 1883 und von da an nach Maßgabe der Artikel 17 und 18 der Gesellschaftsstatuten.

Die finanziellen Ergebnisse sind in nachstehender Tabelle übersichtlich dargestellt.

Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Im Jahre	Einnahmen								Ausgaben						Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben	
	Nach Maßgabe der 4% Bruttoeinnahmen Art. 17a		Nach Maßgabe der Kilometer-Bahnlänge Art. 17a		Zinsen des jeweiligen Bestandes am 31. Dez.		Total		Für Erneuerung des Oberbaues Art. 18a		Für Erneuerung des Betriebsmaterials Art. 18b		Total			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1882 II. Sem.	*368,457	80	—	—	—	—	368,457	80	—	—	—	—	—	—	368,457	80
1883	*764,233	30	—	—	14,738	32	778,971	62	74,237	25	4,426	80	78,664	05	700,307	57
1884	387,292	79	240,444	—	42,750	61	670,487	40	69,872	28	15,627	70	85,499	98	584,987	42
1885	406,976	20	240,444	—	66,076	80	713,497	—	90,872	59	15,860	09	106,732	68	606,764	32
1886	392,859	—	240,444	—	90,400	—	723,703	—	286,442	53	20,433	11	306,875	64	416,827	36
1887	458,129	61	240,444	—	104,830	—	803,403	61	204,310	17	34,083	03	238,393	20	565,010	41
1888	465,259	95	240,444	—	127,850	—	833,553	95	333,262	06	69,537	96	402,800	02	430,753	93
1889	508,934	85	240,444	—	145,459	35	894,838	20	274,240	67	55,348	96	329,589	63	565,248	57
1890	508,183	28	240,444	—	171,715	25	920,342	53	541,787	93	49,038	—	590,825	93	329,516	60
1891	519,696	09	240,444	—	191,294	07	951,434	16	430,316	32	89,967	05	520,283	37	431,150	79
1892	554,056	44	240,444	—	206,391	38	1,000,891	82	303,180	42	101,434	46	404,614	88	596,276	94
	5,334,079	31	2,163,996	—	1,161,505	78	8,659,581	09	2,608,522	22	455,757	16	3,064,279	38	5,595,301	71

*) Nach den Vorschriften des Reglementes vom 9. November 1882.

In 10½ Jahren haben sich somit die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben des Fonds zu einer Summe von über 5½ Millionen Franken angesammelt, und es ist vorauszusehen, daß auf den bisherigen Grundlagen auch in Zukunft ein weiteres Anwachsen stattfinden würde.

Ist dies richtig, so ist damit nachgewiesen, daß die Grundlagen des Fonds den Verhältnissen nicht entsprechen, da der Zweck dieses Fonds lediglich darin besteht, die Ausgaben für Erneuerung von Oberbau- und Rollmaterial auf die verschiedenen Betriebsjahre möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Wir haben bei der hohen Wichtigkeit dieser Angelegenheit die bisherigen Grundlagen mit unseren seit zehn Jahren gesammelten Erfahrungen verglichen und sind nun zur Überzeugung gelangt, daß in den Jahren 1882/83 die Ausgaben überschätzt wurden, und daß daher, bei der Beibehaltung der bisherigen Normen, der Fonds kein Ausgleichungsfonds für laufende Ausgaben mehr wäre, sondern eine stetige Anhäufung von aus dem Ertrage der Bahn abgesönderten Summen.

Nach unseren Erfahrungen haben wir sodann Berechnungen erstellen lassen, was für Summen für diesen Fonds erforderlich seien. Um zu zuverläßlichen Resultaten zu gelangen, ist die Oberbauerneuerung, unter Zugrundelegung gewisser Annahmen, vom laufenden Jahre 1893 bis zum Jahre 1930 schematisch entworfen und auf dieser Grundlage das Jahreserfordernis berechnet worden.

Auch für die Erneuerung des Rollmaterials haben wir nicht minder genaue Rechnungen aufstellen lassen. Wir sind nach sehr sorgfältiger Überlegung schließlich zu folgenden Ergebnissen gelangt:

Die Grundsätze betreffend die Bildung des Erneuerungsfonds, welche bei den verschiedenen Bahnen zur Anwendung kommen, stimmen darin ziemlich überein, daß ein Teil der Einlage der Bahnlänge proportional gesetzt wird.

Sodann finden wir eine Anzahl Bahnen, welche, wie dieses auch im ersten Reglement der Gotthardbahn geschah, den weiteren Teil der Einlage von der Zahl der Lokomotivkilometer auf eigener Bahn und den Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn abhängig machen.

Insofern es richtig ist, daß alle diese Faktoren zu der Abnutzung der genannten Teile der Bahn beitragen, ist dieses Verfahren als rationell zu betrachten. Wenn man aber bedenkt, daß genau genommen nicht die Länge der Bahn, sondern die Länge der Geleise, nicht nur die Zahl der Züge, sondern die Zahl der über die Geleise rollenden Lasten und deren Geschwindigkeit für die Abnutzung maßgebend sind; daß ferner andere Faktoren, wie die Neigung der Bahn, die Verwendung von Sand beim Bremsen, die atmosphärischen Verschiedenheiten in den Tunnels unter Umständen einen überwiegenden Einfluß ausüben, so verlieren die genannten Grundlagen der Berechnung vieles von ihrer Bedeutung. Dazu kommt, daß die Kostenberechnungen sich auf eine mehr oder weniger entfernte Zukunft beziehen, für welche die Materialpreise heute nicht mit Sicherheit ermittelt werden können.

Wir befinden uns daher auf einem Gebiete, auf welchem nur schätzungsweise gerechnet werden kann und auf welchem man immer gewärtig sein muß, durch die Erfahrungen berichtigt zu werden.

Es will uns deshalb scheinen, daß ein einfaches System immer noch den Vorzug vor komplizierten Systemen verdiene, weil die letzteren eben doch keine genügende Garantie zutreffender Rechnung bieten. Man wird also am besten thun, eine kräftige Einlage im Prinzipe festzuhalten und das Korrektiv für unvermeidliche Irrtümer darin zu suchen, daß eine Grenze nach oben festgestellt wird.

Demgemäß schlagen wir Ihnen vor, in erster Linie die bisherigen Einlagen in den Fonds beizubehalten, immerhin dem letztern keine Zinsen mehr zuzuweisen und dessen Höchstbestand auf 5 Millionen Franken festzustellen (vergl. Art. 17 a 1).

In Bezug auf die Festsetzung eines Höchstbestandes finden wir in den Statuten der Nordostbahn folgende Bestimmungen:

„Die ordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds beträgt mindestens 1,000,000 Fr. per Jahr . . . .“

„Die vorbezeichnete Minimaleinlage kann durch Beschluß der Generalversammlung eingestellt, beziehungs-„weise vermindert werden beim Erneuerungsfonds, wenn derselbe die Höhe von 8 Millionen Franken erreicht hat.“

Vergleicht man die Verhältnisse der Nordostbahn mit denjenigen der Gotthardbahn, so ergibt sich folgendes:

				Gotthardbahn	Nordostbahn	Verhältnis
Bahnlänge	im Jahre	1891	km	240	609	1 : 2,5
Lokomotivkilometer	„ „	1891		3,079,241	5,881,916	1 : 1,9
Wagenkilometer	„ „	1891		47,220,296	96,819,505	1 : 2
Jahreseinlage	„ „	1891	Fr.	951,434	1,000,000	1 : 1,05
Fondsbetrag	„ „	1891	„	4,999,025	8,000,000	1 : 1,6

Hieraus geht hervor, daß die Nordostbahn an Umfang der Geleise, der Leistungen des Betriebsmaterials das Doppelte und mehr desjenigen aufweist, was die Gotthardbahn im Jahre 1891 erreicht hat; die Jahreseinlagen im Jahre 1891 sind aber annähernd dieselben. Reduziert man das Fondsmaximum der Nordostbahn im Verhältnis des Umfanges des Netzes der Nordostbahn zu demjenigen der Gotthardbahn, so erhält man den Betrag von Fr. 3,200,000; reduziert man dasselbe im Verhältnis der Leistungen des Materials beider Bahnen, so erhält man die Summe von 4 Millionen Franken. Der Fonds der Gotthardbahn erreicht indessen im Jahre 1892 die runde Summe von 5,6 Millionen Franken und übersteigt damit schon sehr erheblich den Betrag des Maximums im Verhältnis zu demjenigen der Nordostbahn.

Die Aufstellung einer Begrenzung nach oben erscheint daher durchaus gerechtfertigt.

Was die Bemessung des Maximalbetrages selbst betrifft, so ist anderwärts die Ansicht ausgesprochen worden, daß ein Betrag von 10,000 Fr. per Kilometer genügend sei.

Bei Benutzung der offiziellen Eisenbahnstatistik pro 1891 haben wir folgende Zusammenstellung gemacht:

	Länge der Bahn	Länge der Geleise	Erneuerungsfonds	Höhe des Erneuerungskapitals: Oberbau†	Höhe des Erneuerungskapitals: Rollmaterial	Höhe des Erneuerungskapitals: Total	Erneuerungsfonds in % des Erneuerungskapitals	Erneuerungsfonds per Kilometer
	1	2	3	4	5	6	7	8
	km	km	Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.		Fr.
G.B.	240,4	363,8	4,999,025	10,887	12,394	23,281	21,472	20,795
S.C.B. mit A.S.B. und W.B.	393,9	667,7	2,545,906	19,982	17,092	37,074	6,861	6,463
N.O.B. mit B.B. . .	657,2	989,4	8,331,391	29,609	23,675	53,284	15,636	12,677
J.S. mit den von ihr betriebenen Bahnen	1008,5	1302,2	5,134,155*	38,969	28,490	67,459	7,611	5,091
V.S.B. mit T.B. und W.R.	300,0	407,0	3,910,126	12,179	10,707	22,886	17,085	13,033
zusammen	2600,0	3730,1	24,920,603	111,626	92,358	203,984	12,215	9,585

†) Der Wert der Oberbaumaterialien zu 29,926 Fr. per Meter Geleise gerechnet.

*) Erneuerungs- und Reservefonds zusammengerechnet.

Hieraus geht hervor, daß der Erneuerungsfonds der Gotthardbahn mit dermalen rund 5,6 Millionen Franken nicht nur einen im Verhältnis zur Höhe des Erneuerungskapitals größern Bestand aufweist als alle andern Bahnen, obschon bei der Jura-Simplon-Bahn der Reservefonds nicht abgetrennt ist, sondern daß er namentlich auch relativ wesentlich höher ist als derjenige der Nordostbahn, welcher den statutengemäßen Höchstbestand erreicht hat. Auf den Kilometer Bahn bezogen, übersteigt er um mehr als das Doppelte den Durchschnitt aller schweizerischen Bahnen und um mehr als 50 % die Beträge derjenigen Bahnen, deren Fonds das Maximum erreicht haben.

Nach dem Verhältniß, welches bei der Nordostbahn zwischen dem Höchstbetrage des Erneuerungsfonds und der Höhe des Erneuerungskapitals vorhanden ist, wonach ersterer 15,6 ‰ des letzteren bildet, dürfte bei der Gotthardbahn bei einem Höchstbestande von 5 Millonen Franken das Erneuerungskapital von seinem jetzigen Betrage von 23,2 Millionen Franken auf einen solchen von 32 Millionen steigen. Mit Vollendung der nördlichen Zufahrtslinien wird der Wert der in der Bahn liegenden Oberbaumaterialien um rund 2 Millionen Franken höher sein; es kann demnach ohne Überschreitung der oben angegebenen Grenze das Rollmaterial noch um 7 Millionen Franken vermehrt werden.

Hiemit ist in überzeugender Weise nachgewiesen, daß es bei der Gotthardbahn durchaus genügt, für den Erneuerungsfonds einen Höchstbetrag von 5 Millionen Franken festzustellen.

Dieses Maximum kann aber in der Weise herbeigeführt werden, daß die Einlagen in den Fonds, so lange derselbe das Maximum noch übersteigt, auf die Hälfte des normalen Betrages herabgesetzt werden, was wir in Art. 17 unter a 2 vorgeschlagen haben. Aus dieser Darstellung ergibt sich, daß letztere Bestimmung bloß transitorischen Charakter hat.

Hinsichtlich der Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds gehen andere Bahnen ebenfalls weiter als die Gotthardbahn.

Über die Verwaltung und Anlage des Erneuerungsfonds wird in den geltenden Statuten bestimmt, daß er getrennt von dem übrigen Vermögen der Gesellschaft zu verwalten sei. Diese Vorschrift wurde von Anfang an dahin aufgefaßt, daß über diesen Fonds nicht bloß eine gesonderte Rechnung zu führen sei, was ja selbstverständlich ist, sondern daß das Vermögen separat anzulegen sei und nicht bloß in einer Forderung an das allgemeine

Gesellschaftsvermögen bestehen dürfe. Diese Auffassung hatte zu einer Zeit, wo noch niemand über die Gestaltung der finanziellen Lage der Gesellschaft etwas Sicheres wissen konnte, ihre volle Berechtigung. Wir glauben aber, daß sie heute nicht mehr richtig sei.

Sofern es sich nicht um die Sicherstellung Dritter handelt, bezweckt die Bildung von Spezialfonds die Ausgleichung von größeren Ausgaben. Man behält in günstigeren Betriebsjahren gewisse Teile des Jahresertrages zurück und läßt sie unverteilt im Geschäft stehen, damit in Jahren mit größeren Ausgaben aus diesem zurückgelegten Gelde geschöpft werden kann. Solche Fonds sind nach dem Obligationenrecht gleich dem Aktienkapital in die Passiven der Bilanz einzustellen, obgleich sie keinen wirklichen Schuldposten der Gesellschaft bilden. Die Gesellschaft schuldet diese Beträge an niemand, vielmehr sind diese Fonds in Verbindung mit dem Aktienkapital die „eigenen Gelder" der Gesellschaft.

Diese eigenen Gelder der Gesellschaft sind in den auf der andern Seite der Bilanz aufgeführten Aktiven der Gesellschaft angelegt, ohne daß man anzugeben nötig hat, zur Anschaffung oder Erstellung welcher Aktivposten sie verwendet worden sind.

Für Eisenbahngesellschaften in normalen Verhältnissen, deren Linien schon seit Jahren betrieben werden und deren Ausgaben für Erneuerung nur geringere Schwankungen aufweisen, liegt ein Bedürfnis, diesen Spezialfonds in bestimmter Weise gesöndert anzulegen, nicht vor. Auch eine Gesetzesvorschrift, diesen Fonds in besonderen Wertpapieren anzulegen, besteht nicht. Eine solche würde uns nötigen, einerseits für einige Millionen Franken Obligationen mehr auszugeben und dagegen für den gleichen Betrag fremde Wertpapiere anzuschaffen und zu verwalten.

Allerdings haben nun unsere Statuten die Vorschrift der gesönderten Anlage aufgestellt, aber unsere Erfahrungen führen uns dazu, dieses System nunmehr zu verlassen. Wir haben mit ihm Kursverluste und Zinseinbußen gemacht, besitzen eine große, umständliche Kapitalienverwaltung, müssen zur Erfüllung unserer Bauverpflichtungen unser Obligationenkapital mit Unkosten erhöhen und können, wenn wir der Vorschrift nachkommen sollen, gute Werttitel, die unseren eigenen Obligationen nicht vorzuziehen sind, nur mit Provisionen und Agio erwerben.

Wir fügen zum Schlusse noch bei, daß auch bei der schweizerischen Centralbahn, Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen eine gesönderte Vermögensanlage nicht besteht.

b) **Reservefonds:** Unsere Anträge über die Bildung, Verwendung und Verwaltung des Reservefonds enthalten nur eine genauere Fassung, aber keine sachliche Änderung. Wir haben sogar die gesönderte Verwaltung beibehalten, um für alle Fälle eine sichere und genügende Reserve zu besitzen und allen Bedenken gerecht zu werden.

3. Im Artikel 23 wird für die Einberufung der Generalversammlung unter anderm verlangt, daß die Einladung „wenigstens 4 Wochen" vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen sei. Nach unserer Erfahrung hält es hie und da schwer, diese lange Frist zu beachten, und wir stellen deshalb den Antrag, hiefür zu setzen: „wenigstens vierzehn Tage."

4. Artikel 24 verlangt zur gehörigen Konstituierung der Generalversammlung die Anwesenheit von mindestens **50** Stimmberechtigten. Diese Zahl ist erfahrungsgemäß zu hoch gegriffen und sollte nach unserem Dafürhalten auf **30** herabgesetzt werden.

5. Artikel 25. Für den Fall, daß eine Generalversammlung nicht beschlußfähig ist, soll eine zweite ausgeschrieben werden „und zwar auf einen mindestens 30 Tage spätern Termin". Wir beantragen auch hier „14 Tage" zu setzen; selbstverständlich ist Absatz 1 von Art. 23 zu beachten.

6. Der h. schweizerische Bundesrat hat in seinem Beschlusse vom $\frac{\text{12. August}}{\text{28. Oktober}}$ 1884, mit dem er die Statuten genehmigte, den Vorbehalt angebracht: „daß das Recht der Bestätigung der im Sinne des Art. 39, „Absatz 2 zulässigen Stellvertreter der vom Bundesrat gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates vom Bundesrat „in Anspruch genommen wird".

Wir halten dieses Begehren nach Art. 34, Absatz 3 für berechtigt, und es muß infolge dessen der letzte Satz des Artikels 39 folgende Fassung erhalten: „Ein solcher bedarf jedoch, um im Verwaltungsrate erscheinen „zu können, der Bestätigung der Wahlbehörde des von ihm zu vertretenden Mitgliedes (Generalversammlung bezw. Bundesrat)."

7. Wir stellen sodann den Antrag, den Statuten einen Titel IX Schlußbestimmung und einen Artikel 60 anzufügen, der lediglich festzusetzen hat, wann die revidierten Statuten in Kraft treten sollen. Wir schlagen vor, daß sie am 1. Januar 1894 in Wirksamkeit treten. Ausnahmsweise soll Artikel 17 a schon für das Jahr 1893 rückwirkend sein.

Wir bitten Sie, unsern Anträgen Ihre Genehmigung zu erteilen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates der Gotthardbahn:

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.

Beilage:
1 Entwurf der neuen Statuten.

Entwurf.

Statuten

der

Gotthardbahngesellschaft

vom . November 1893.

I. Firma, Zweck und Wirkungskreis der Gesellschaft.

Art. 1.

Die im Jahre 1871 unter der Firma „Gotthardbahngesellschaft" gegründete Aktiengesellschaft hat den Zweck, das in den Staatsverträgen zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Königreiche Italien und dem deutschen Reiche vom 15. Oktober 1869, 28. Oktober 1871, 12. März 1878 und 16. Juni 1879 bezeichnete Bahnnetz in Gemäßheit der Vorschriften dieser Staatsverträge, der von den betreffenden Kantonen und der schweizerischen Bundesversammung erteilten, bezw. genehmigten Konzessionen und der einschlägigen Beschlüsse der schweizerischen Bundesbehörden zu bauen und zu betreiben.

Art. 2.

Unter Vorbehalt der auf den Staatsverträgen, auf den Konzessionen der Kantone und auf den Konzessions-Genehmigungen des Bundes beruhenden staatlichen Befugnisse bleibt der Gotthardbahngesellschaft anheimgegeben, ihr Bahnnetz (Art. 1) durch den Bau oder durch den Ankauf weiterer Linien oder auch auf irgend einem andern Wege auszudehnen, Bahnen im Eigentume Dritter ganz oder bloß teilweise, also z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, in Pacht zu nehmen, mit andern Bahnunternehmungen Gemeinschaftsverträge abzuschließen, sowie endlich Kommunikationsmittel, welche, in Verbindung mit dem Gotthardbahnnetze stehend, zur Hebung des Verkehres auf demselben beizutragen geeignet sind, ins Leben zu rufen oder sich bei der Herstellung solcher zu beteiligen.

Unter dem gleichen Vorbehalte ist die Gotthardbahngesellschaft hinwieder berechtigt, ihr Bahnnetz ganz oder teilweise zu veräußern, sowie dasselbe in seiner gesamten Ausdehnung oder bloß streckenweise entweder in vollem Umfange oder nur in beschränkter Art, wie z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, zu verpachten.

II. Subventionskapital, Gesellschaftskapital und Beschaffung der weiter erforderlichen Geldmittel.

Art. 3.

Das Subventionskapital, welches von den beteiligten Staaten der Gotthardbahngesellschaft verabfolgt worden ist, um die Ausführung der Gotthardbahn zu ermöglichen, beläuft sich auf 119 Millionen Franken.

Art. 4.

Das Gesellschaftskapital beträgt 50 Millionen Franken, eingeteilt in 100,000 Aktien von je Fr. 500.

Art. 5.

Die Gotthardbahngesellschaft wird die Geldmittel, deren sie zu gänzlicher Durchführung der Unternehmung (Art. 1 und 2) über die staatlichen Subventionen und das Gesellschaftskapital von 50 Millionen Franken hinaus bedarf, auf dem Wege von Anleihen oder durch Erhöhung des Aktienkapitals beschaffen.

Art. 6.

Im Falle der Erhöhung des Aktienkapitals trifft die Gesellschaft bezüglich Emission der neuen Aktien und deren Einzahlung die nötigen Bestimmungen.

Auf allen neu zu emittierenden Aktien ist den Aktionären der Gesellschaft ein Vorrecht eingeräumt, wenn nicht Ankaufs- oder Fusionsverträge solches ausschließen.

Art. 7.

Ein Aktionär, welcher den Betrag der von ihm gezeichneten Aktien nicht zur bestimmten Zeit einzahlt, ist zur Vergütung von 6 % Verzugszinsen verpflichtet.

Kommt derselbe trotz dreimaliger Aufforderung in den Publikationsorganen der Gesellschaft seiner Zahlungspflicht nicht nach, so kann er seiner Anrechte aus der Zeichnung von Aktien und der allfällig geleisteten Teilzahlungen zu Gunsten der Gesellschaft verlustig erklärt werden.

Wird ein säumiger Aktionär seiner Anrechte verlustig erklärt, so werden die betreffenden Aktien zernichtet und an deren Stelle neue Titel ausgefertigt.

Art. 8.

Ein Aktionär kann unter keinen Umständen über den Betrag seiner Aktie hinaus in Anspruch genommen werden.

Art. 9.

Die Aktien lauten auf den Inhaber.

Das Eigentum an denselben wird durch einfache Einhändigung der Titel übertragen.

Art. 10.

Jeder Aktionär ist berechtigt, die Aufbewahrung seiner Aktien in der Kasse, beziehungsweise in dem Wertschriftenbehälter der Gesellschaft und die Ausstellung einer auf seinen Namen lautenden Empfangsbescheinigung für dieselben, immerhin jedoch nur gegen Vergütung einer im Verhältnisse zu der beanspruchten Leistung reglementarisch festzusetzenden Gebühr, zu verlangen.

Art. 11.

Die Aktien sind unteilbar. Die Gesellschaft anerkennt nur Einen Repräsentanten für jede Aktie.

Art. 12.

Die Erben oder die Gläubiger eines Aktionärs können keine anderen Rechte ansprechen oder ausüben, als diejenigen, welche dem Aktionär selbst zustehen.

Art. 13.

Jede Aktie hat im Verhältnis des Kapitals, das sie repräsentiert, zu dem gesamten Aktienkapitale Anteil an dem Gesellschaftsvermögen und an dem Reinertrage der Unternehmung.

Dabei bleibt jedoch die Bestimmung der Staatsverträge betreffend die Gotthardbahn vorbehalten, gemäß welcher, falls der Reinertrag der Unternehmung eine höhere Dividende als 7 % des Aktienkapitals ergeben würde, der Überschuß über 7 % nur zur Hälfte dem Aktien- und zur andern Hälfte dem Subventionskapitale zukommen soll.

Art. 14.

Der Besitz einer Aktie schließt von Rechtswegen die Anerkennung der jeweiligen Statuten der Gesellschaft, sowie auch aller Beschlüsse in sich, welche die verschiedenen Gesellschaftsorgane innerhalb der Grenzen der ihnen zustehenden Kompetenz gefaßt haben.

III. Rechnungsabschluß, Dividende und Reservefonds.

Art. 15.

Die Jahresrechnungen und Bilanzen der Gesellschaft sind je auf den 31. Dezember abzuschließen. Die Aufstellung derselben hat nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu erfolgen.

Art. 16.

Der nach Bestreitung aller Unkosten des Betriebes, der Bezahlung der Zinsen und Amortisationen und Vornahme der vorschriftsgemäßen Abschreibungen sich ergebende Reinertrag der Unternehmung wird nach Abzug der dem Erneuerungsfonds und dem Reservefonds (Art. 17 u. f.) zuzuscheidenden Beträge der Generalversammlung der Aktionäre behufs Festsetzung der Dividende zur Verfügung gestellt.

Art. 17.

Die Einlagen in den Erneuerungsfonds und Reservefonds haben nach folgenden Vorschriften zu erfolgen:

a) Dem Erneuerungsfonds sind jährlich zuzuscheiden:
   1. Wenn der Bestand des Fonds niedriger ist als 5 Millionen Franken: 1000 Fr. per Kilometer eigener Bahn und 4 % der Bruttoeinnahmen aus dem Eisenbahntransport; immerhin nicht mehr als erforderlich ist, um den Fondsbestand mit einer Jahreseinlage auf 5 Millionen Franken zu bringen.
   2. Wenn der Bestand des Fonds höher ist als 5 Millionen Franken: 500 Fr. per Kilometer eigener Bahn und 2 % der Bruttoeinnahmen aus dem Eisenbahntransport.

b) Dem Reservefonds sind jährlich zuzuteilen:
   Die Zinsen seines Bestandes und 5 % des nach Dotierung des Erneuerungsfonds verbleibenden Reinertrages. Wenn der Reservefonds 2 Millionen Fr. erreicht haben wird, hören die jährlichen Zuwendungen von Zins und Einlagen an denselben auf, oder finden im Bedarfsfalle nur noch in dem Maße statt, als zur Wiederergänzung des Fonds auf den angegebenen Höchstbetrag erforderlich ist.

Der Reservefonds ist getrennt von dem übrigen Vermögen der Gesellschaft zu verwalten.

Art. 18.

Aus dem Erneuerungsfonds werden gedeckt:

a) Die Kosten für Beschaffung der Schienen, des Kleineisenzeugs, der Schwellen, der Weichen- und Bahnhofhölzer, der Weichen, Kreuzungen und zugehörigen Zentralstellapparate, sowohl im ganzen, als auch einzelner Bestandteile derselben, soweit diese Materialien zum Ersatz für unbrauchbar gewordene nötig werden; die Kosten für Beschaffung von neuem Schottermaterial, welches zum Ersatz von abgängigem erforderlich wird.

b) Die Beschaffungskosten neuer Lokomotiven und Tender an Stelle abgängiger, die Kosten der erforderlich werdenden Erneuerungen von Kesseln, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bandagen; die Beschaffungskosten

neuer Wagen, welche unbrauchbar gewordene ersetzen, und die Kosten der Erneuerung von Bandagen; die Kosten des Umbaues von Rollmaterial, wodurch dasselbe verbessert, seine Verwendbarkeit erhöht und die Lebensdauer verlängert wird, soweit solche Kosten nicht auf Baukonto fallen; die Abschreibung des Wertes von Rollmaterial, welches nicht mehr ersetzt wird.

Alle andern Erneuerungs- und Reparaturkosten für den Oberbau und das Betriebsmaterial werden auf den Betriebskonto gerechnet.

Dagegen fließt dem Erneuerungsfonds, außer den in Art. 17 a bezeichneten Einlagen, der Erlös aus dem Verkauf desjenigen Materials zu, welches durch Neuanschaffungen auf seine Rechnung, gemäß vorstehenden, sub a und b enthaltenen Vorschriften, ersetzt worden ist.

Der Reservefonds ist dazu bestimmt, bei außerordentlichen Unfällen, deren finanzielle Folgen auf den Betriebsergebnissen einzelner Jahre allzu schwer lasten würden, mit in Anspruch genommen werden zu können.

Art. 19.

Der Erneuerungsfonds und der Reservefonds sind Eigentum der Gotthardbahngesellschaft. Im Falle des Rückkaufs des Bahnnetzes von Bundes- oder von Kantonswegen sind diese Fonds, welche bei Ausmittlung des zu bezahlenden Kaufpreises außer Berechnung gelassen werden, nach Vorschrift von Art. 13, Absatz 1 zu verteilen.

IV. Gesellschaftsorgane.

Art. 20.

Die Organe der Gotthardbahngesellschaft sind:

A. die Generalversammlung;

B. die Verwaltung;

C. die Kontrollstelle.

A. Die Generalversammlung.

Art. 21.

Die gehörig konstituierte Generalversammlung vertritt die Gesamtheit aller zur Teilnahme an derselben Berechtigten.

Ihre statutengemäßen Beschlüsse und Wahlen sind somit auch für Minderheiten und für Abwesende verbindlich.

Art. 22.

Die Generalversammlungen werden von dem Verwaltungsrate und nötigenfalls durch die Kontrollstelle einberufen.

Die ordentliche Generalversammlung findet jeweilen im Laufe der ersten Hälfte des Jahres statt zur Abnahme des Geschäftsberichts und der Bilanz, zur Beschlußfassung über deren Ergebnis und zur Festsetzung der Dividende.

Außerordentliche Generalversammlungen werden veranstaltet, sobald es von dem Verwaltungsrate oder der Kontrollstelle für notwendig erachtet oder von den Vertretern mindestens eines Zehnteiles des in den Generalversammlungen stimmberechtigten Aktien- und Subventionskapitals, welche beide Kapitalarten für die vorliegende Frage als eine einheitliche Masse angesehen werden sollen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Anführung des Zweckes verlangt wird.

Art. 23.

Die Einladung zu einer Generalversammlung ist wenigstens vierzehn Tage vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen.

In derselben sind die Gegenstände, welche zur Verhandlung kommen sollen, zu bezeichnen.

Um Zutritt zu der Generalversammlung zu erhalten, haben die Aktionäre ihre Titel entweder wenigstens zwei Tage vor dem Versammlungstage bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Luzern oder wenigstens sechs Tage vor dem Versammlungstage bei den jeweiligen Zahlstellen der Gotthardbahn und sonstigen von der Direktion zu genehmigenden Bankhäusern niederzulegen, wogegen sie eine Zutrittskarte empfangen werden.

Diese Zutrittskarte wird auf den Namen ausgestellt, kann aber an einen andern an der Versammlung teilnehmenden Aktionär durch Vollmachterteilung vermittelst schriftlicher Erklärung auf der Zutrittskarte übertragen werden.

Art. 24.

Die Generalversammlung ist gehörig konstituiert und kann somit gültig verhandeln, sobald sie vorschriftsgemäß einberufen worden ist (Art. 23), mindestens 30 Stimmberechtigte anwesend sind und dieselben wenigstens einen Fünfteil des Aktien- und des stimmberechtigten Subventionskapitals (Art. 22, Absatz 3) repräsentieren.

Handelt es sich in einer Generalversammlung um eine Veränderung der Statuten, so sollen in derselben wenigstens ein Dritteil, und würde der Verkauf des Gotthardbahnnetzes oder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft zur Beratung kommen, mindestens zwei Dritteile des Aktien- und des stimmberechtigten Subventionskapitals (Art. 22, Absatz 3) vertreten sein.

Art. 25.

Wenn in einer Generalversammlung die in dem vorhergehenden Artikel vorgeschriebenen, die Zahl der anwesenden Stimmberechtigten und die Vertretung des Aktien- und Subventionskapitals beschlagenden Erfordernisse für die Beschlußfähigkeit derselben nicht erfüllt sind, so wird eine neue Versammlung auf einen mindestens vierzehn Tage spätern Termin ausgeschrieben.

In dieser zweiten Versammlung können verbindliche Beschlüsse gefaßt werden, welches auch die Zahl der anwesenden Stimmberechtigten und die Quote des Aktien- und Subventionskapitals, das sie repräsentieren, sein mag. Doch darf kein Gegenstand zur Behandlung kommen, der sich nicht in der Einladung zu der ersten Generalversammlung auf dem Traktandenverzeichnisse befunden hat.

Eine Umwandlung des Gesellschaftszweckes kann der Minderheit durch die Mehrheit nicht aufgenötigt werden.

Art. 26.

Wer	1— 6	Aktien	besitzt,	hat	in	der	Generalversammlung		1	Stimme,
„	7—15	„	„	„	„	„	„	„	2	Stimmen,
„	16—30	„	„	„	„	„	„	„	3	„
„	31—50	„	„	„	„	„	„	„	4	„

und wer je weitere 25 Aktien besitzt, jeweilen 1 Stimme mehr.

Aktionäre, welche in der Generalversammlung zu erscheinen verhindert sind, können ihr Stimmrecht andern in der Versammlung anwesenden Aktionären übertragen.

In keinem Falle dürfen jedoch von derselben Person mehr als 200 Stimmen, gleichviel ob dies bloß in eigenem Namen oder zugleich auch in der Vertretung Dritter geschehe, abgegeben werden. Auch kann kein einzelner Aktionär mehr als den fünften Teil der sämtlichen vertretenen Stimmrechte auf sich vereinigen.

Die durch die Gesellschaft allfällig zurückerworbenen Aktien dürfen in der Generalversammlung nicht vertreten sein.

Bei Beschlüssen über die Entlastung der Verwaltung betreffend die Geschäftsführung und Rechnungsablegung haben Personen, welche in irgend einer Weise an der Geschäftsführung teilgenommen haben, kein Stimmrecht.

Dieses Verbot bezieht sich nicht auf diejenigen, welche nur die Aufsicht über die Geschäftsführung ausüben (Art. 655 des Obligationenrechts).

Art. 27.

Gemäß den Bestimmungen des Spezialprotokolls der internationalen Konferenz für die Ausführung der Gotthardbahn vom 13. Oktober 1869 steht auch jedem schweizerischen Kantone, welcher sich zur Verabreichung einer Subvention für die Gotthardbahnunternehmung verpflichtet hat, für die Gesamtsumme des von ihm zugesicherten Subventionskapitals das gleiche Stimmrecht in den Generalversammlungen zu, welches ein Aktionär für ein Aktienkapital von demselben Betrage auszuüben befugt ist.

Zu dem stimmberechtigten Subventionskapitale gehört auch die den Kantonen durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 bewilligte Summe von 4½ Millionen Franken und zwar für jeden Kanton in demjenigen Betrage, welchen der Bundesrat mit Beschluß vom 1. April 1879 festgesetzt hat.

Wenn in einer Generalversammlung die Vertreter der kantonalen Subventionen in den Fall kommen sollten, mehr als einen Sechsteil aller in der Versammlung berechtigten Stimmen abzugeben, so ist ihr Stimmrecht auf diesen Sechsteil zu beschränken.

Art. 28.

Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der jeweilige Präsident des Verwaltungsrates und im Falle seiner Verhinderung der Vizepräsident desselben.

Für die Bestellung des Sekretariates der Generalversammlung trifft der Verwaltungsrat die erforderlichen Anordnungen.

Die Stimmenzähler wählt die Generalversammlung in der nach Beschaffenheit der jedesmaligen Umstände erforderlichen Zahl.

Art. 29.

Der Generalversammlung kommen folgende Befugnisse zu:

1. Entscheidung über die Abnahme des Geschäftsberichtes des Verwaltungsrates, der Jahresrechnungen und Bilanzen, Beschlußfassung über deren Ergebnisse und Festsetzung der Dividende;
2. Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates, soweit deren Wahl der Gesellschaft zukommt, des Präsidenten des Verwaltungsrates, der Revisoren, Kommissarien, Sachverständigen und Liquidatoren, sowie deren allfällige Abberufung;
3. Schlußnahmen betreffend Erhöhung des Gesellschaftskapitals;
4. Ermächtigung zur Beschaffung von Geldmitteln mittels Anleihen, soweit es sich nicht bloß um vorübergehende Geldaufnahmen handelt (Art. 45, Ziff. 7) und zur allfälligen Verpfändung des Bahnnetzes;
5. Beschlüsse betreffend Ausdehnung des in Art. 1 bezeichneten Bahnnetzes durch den Bau oder durch den Ankauf weiterer Linien oder auf irgend einem andern ähnlichen Wege;
6. Schlußnahmen betreffend Pachtung von Bahnlinien im Eigentume Dritter oder betreffend Verpachtung eigener Bahnstrecken an Andere, falls es sich nicht bloß um Pachtung, beziehungsweise Verpachtung des Betriebsdienstes oder einzelner Abteilungen desselben oder um Vereinbarungen handelt, die in kurzer Zeit wieder lösbar sind, oder Bahnstücke von nur untergeordnetem Belange beschlagen;
7. endschaftliche Entscheidung über Fusionsverträge mit andern Bahnunternehmungen;
8. Schlußnahmen betreffend gänzliche oder teilweise Veräußerung des Gotthardbahnnetzes;
9. Abänderung der Statuten;
10. Behandlung aller Gegenstände, welche zwar in die Kompetenz des Verwaltungsrates fallen, die aber der letztere aus besondern Gründen der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen für angemessen erachtet.

Art. 30.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse betreffend Abnahme des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung des Verwaltungsrates (Art. 29, Ziffer 1) auf den Antrag der Rechnungsprüfungskommission, welche sie jedes Jahr bei ihrem ordentlichen Zusammentritte für den Geschäftsbericht und die Rechnung des betreffenden Jahres ernennt.

Mit den übrigen in ihre Kompetenz fallenden Gegenständen (Art. 29, Ziffer 2—9) befaßt sich die Generalversammlung entweder infolge von Vorschlägen des Verwaltungsrates oder infolge von Motionen einzelner Aktionäre, beziehungsweise sonstiger Stimmberechtigter (Art. 27).

Solche Motionen gelangen entweder auf dem in Art. 22, Absatz 3 vorgesehenen Wege an die Generalversammlung oder sie sind, wenn die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zum Behufe der Behandlung derselben nicht begehrt wird, dem Verwaltungsrate jeweilen so rechtzeitig schriftlich mitzuteilen, daß sie noch in der Einladung zu ohnehin bevorstehenden Generalversammlungen angemeldet werden können. Werden sie verspätet eingereicht, so daß dies nicht mehr möglich ist, so kommen sie erst in der zweitfolgenden Generalversammlung zur Behandlung.

Über alle auf dem Wege der Motion einzelner Aktionäre, beziehungsweise Stimmberechtigter an die Generalversammlung gelangenden Anträge gibt der Verwaltungsrat sein Gutachten ab, welches, bevor auf die Behandlung derselben eingetreten wird, anzuhören ist.

Art. 31.

In der Generalversammlung ist es jedem Stimmberechtigten gestattet, zu allen in den Einladungen angemeldeten Gegenständen, welche von dem Verwaltungsrate oder auf dem Wege der Motion zur Verhandlung gebracht werden, Abänderungsanträge zu stellen.

Über Gegenstände, deren Behandlung in der Einladung zur Generalversammlung nicht angekündigt sind, können Beschlüsse nicht gefaßt werden; hievon ist jedoch der Beschluß über den in einer Generalversammlung gestellten Antrag auf Berufung einer außerordentlichen Generalversammlung ausgenommen.

Art. 32.

In der Generalversammlung entscheidet die absolute Mehrheit der in derselben abgegebenen Stimmen.

Der Präsident hat Stimmberechtigung. Im Falle der Stimmengleichheit gibt, wenn es sich um Beschlüsse handelt, seine Ansicht den Ausschlag. Bei Wahlen ist das Los zu ziehen.

Art. 33.

Die Richtigkeit des Protokolls der Generalversammlung ist durch den Präsidenten, die Stimmenzähler und den Sekretär unterschriftlich zu bezeugen.

B. Die Verwaltung.

Verwaltungsrat und Direktion.

Art. 34.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Verwaltungsrat und eine Direktion.

Der Verwaltungsrat besteht aus 29 Mitgliedern, von welchen drei die Direktion zu bilden haben und zwei weitere der Direktion als Ersatzmänner beizugeben sind.

22 Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der Generalversammlung und 7 Mitglieder von dem schweizerischen Bundesrate gewählt.

Wenigstens 17 Mitglieder des Verwaltungsrates sollen Schweizer sein, welche in der Schweiz wohnen.

Art. 35.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrates, sowie die Mitglieder und Ersatzmänner der Direktion beträgt 6 Jahre.

Je das zweite Jahr fällt ein Dritteil der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Direktion und je das dritte Jahr einer der beiden Ersatzmänner der Direktion in Erneuerung.

Die austretenden Mitglieder und Ersatzmänner sind stets wieder wählbar.

Art. 36.

Wenn zwischen den periodischen Erneuerungswahlen Stellen im Verwaltungsrate oder in der Direktion in Erledigung kommen, so treten diejenigen, welchen sie übertragen werden, in die Amtsdauer derer ein, welche sie zu ersetzen berufen worden sind.

Art. 37.

Der Präsident des Verwaltungsrates wird von der Generalversammlung ernannt.

Der Verwaltungsrat wählt sich einen Vizepräsidenten und für den Fall der Verhinderung des Präsidenten und des Vizepräsidenten einen Stellvertreter jeweilen für den einzelnen Fall.

Art. 38.

Die Amtsdauer des Präsidenten und des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates und der Direktion beträgt drei Jahre. Sie sind nach Ablauf derselben jeweilen wieder wählbar.

Die Bestimmung des Art. 36 findet auch auf die Stellen des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrates und der Direktion analoge Anwendung.

Art. 39.

Mitglieder des Verwaltungsrates, welche in einer Sitzung desselben zu erscheinen verhindert sind, können sich durch andere Mitglieder vertreten lassen. Kein Mitglied darf indessen mehr als Eine Stellvertretung übernehmen und somit mehr als zwei Stimmen im Verwaltungsrate abgeben.

Außerhalb der Schweiz wohnenden Mitgliedern des Verwaltungsrates steht es auch frei, für Verhinderungsfälle einen Stellvertreter zu bezeichnen. Ein solcher bedarf jedoch, um im Verwaltungsrate erscheinen zu können, der Bestätigung der Wahlbehörde des von ihm zu vertretenden Mitgliedes (Generalversammlung, bezw. Bundesrat).

Art. 40.

Der Präsident des Verwaltungsrates kann weder der Direktion der Gotthardbahn noch der Direktion einer andern Eisenbahnunternehmung angehören.

Die Stelle eines Mitgliedes der Direktion der Gotthardbahn ist mit derjenigen eines Mitgliedes der Direktion oder des Verwaltungsrates einer andern Bahngesellschaft unvereinbar.

Mitglieder des Verwaltungsrates können nicht zugleich Beamte der Gesellschaft sein.

Art. 41.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrates, welches von der Gesellschaft gewählt worden ist, hat, so lange es diese Stelle bekleidet, 20 Aktien der Gotthardbahnunternehmung bei der Gesellschaftskasse zu hinterlegen.

Diese Aktien dürfen während der Amtsdauer des Betreffenden nicht veräußert werden.

Art. 42.

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten, so oft die Geschäfte es erfordern.

Wenn die Einberufung des Verwaltungsrates von fünf Mitgliedern desselben oder von der Direktion verlangt wird, so ist der Präsident verpflichtet, einem solchen Begehren Folge zu geben.

Unter Vorbehalt dringlicher Fälle sind die Einladungen zu den Sitzungen des Verwaltungsrates mindestens zwei Wochen vor dem Tage, auf welchen die Sitzung anberaumt wird, zu erlassen.

In den Einladungen sind jeweilen die wichtigern Traktanden, welche zur Verhandlung kommen sollen, anzugeben.

Art. 43.

Der Verwaltungsrat kann gültig verhandeln, sobald wenigstens die absolute Mehrheit seiner Mitglieder in der Sitzung anwesend oder vertreten (Art. 39) ist.

Art. 44.

Zu einer gültigen Verhandlung der Direktion ist die Anwesenheit von wenigstens zwei Mitgliedern, bezw. Ersatzmännern erforderlich.

Art. 45.

Dem Verwaltungsrate kommen folgende Befugnisse zu:

1. Die Wahl der Mitglieder, des Präsidenten, des Vizepräsidenten und der Ersatzmänner der Direktion und die Bestimmung der Besoldung derselben.
2. Die Genehmigung der Geschäftsordnung der Direktion.
3. Die Wahl des Chefs des Büreaus der Rechnungsrevision.
4. Die Festsetzung von Besoldungen für ständige Beamte, deren Betrag Fr. 5000 übersteigt.
5. Schlußnahmen betreffend die auf das Aktienkapital zu leistenden Einzahlungen.
6. Schlußnahmen betreffend teilweise oder gänzliche Kündigung von Anleihen.
7. Der Abschluß von neuen Anleihen, soweit derselbe nicht in die Kompetenz der Generalversammlung fällt (Art. 29, Ziffer 4) und es sich nicht um bloß vorübergehende Anleihen handelt, welche den Betrag von zwei Millionen Franken nicht übersteigen.
8. Die Entscheidung über das Trace, soweit es sich um die Hauptrichtung der Bahn handelt, und über die Lage der Bahnhöfe.
9. Die Genehmigung von Verträgen, welche auf den Bau der Bahn Bezug haben und mehr als zwei Millionen Franken betreffen, oder welche mit Regierungsbehörden oder Eisenbahngesellschaften abgeschlossen werden und wichtigeren Inhalts sind, wobei jedoch die der Generalversammlung zukommenden Rechte (Art. 29) vorbehalten bleiben.
10. Die Festsetzung der für die Aufstellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport maßgebenden Grundsätze.
11. Die Bestimmung der dem Erneuerungsfonds und dem Reservefonds jedes Jahr gutzuschreibenden oder zu enthebenden Beträge.
12. Die Vorlage des Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung und der Bilanzen an die Generalversammlung.
13. Die Antragstellung an die Generalversammlung über die sämtlichen Schlußnahmen, welche derselben gemäß Art. 29, Ziffer 3—9 zustehen.
14. Die Behandlung von Gegenständen, welche zwar in die Kompetenz der Direktion fallen würden, die aber die letztere aus besondern Gründen dem Verwaltungsrate zur Entscheidung vorzulegen für angemessen erachtet.

Art. 46.

Der Direktion liegen alle Verrichtungen zur Verwirklichung des Gesellschaftszweckes ob, welche nach den Statuten zulässig und durch dieselben nicht der Generalversammlung oder dem Verwaltungsrate zugeschieden sind.

Sie hinterbringt dem Verwaltungsrate Anträge über die Schlußnahmen, die er gemäß Art. 45, Ziffer 3—12 zu fassen und über die Vorschläge, die er nach Art. 45, Ziffer 13 der Generalversammlung zu machen hat, oder nach Art. 29, Ziffer 10 an dieselbe gelangen läßt. Der Verwaltungsrat kann nur nach eingeholtem Gutachten der Direktion solche Schlußnahmen fassen, beziehungsweise derartige Vorschläge der Generalversammlung, vorlegen.

Die Direktion vollzieht die von der Generalversammlung und dem Verwaltungsrate gefaßten Beschlüsse.

Sie vertritt die Gesellschaft nach außen und führt die für dieselbe verbindliche Unterschrift.

Letztere steht jedem Mitgliede der Direktion einzeln zu.

Art. 47.

Bei Beschlüssen, die der Verwaltungsrat zu fassen, sowie bei Wahlen, die er zu treffen hat, entscheidet die absolute Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Der Präsident ist stimmberechtigt. Wenn die Stimmen inne stehen, so gibt, falls es sich um Beschlüsse handelt, seine Ansicht den Ausschlag. Bei Wahlen entscheidet das Los.

Art. 48.

Wenn die Direktion vollzählig ist, so entscheidet bei Beschlüssen und Wahlen die Mehrheit der Stimmen. Wenn dagegen in einer Sitzung der Direktion nur zwei Mitglieder, beziehungsweise Ersatzmänner gegenwärtig sind, so bedarf es zu einer gültigen Schlußnahme oder Wahl der Stimmeneinhelligkeit derselben.

Art. 49.

Mit Mitgliedern des Verwaltungsrates oder der Direktion dürfen weder Bau- noch Lieferungsverträge abgeschlossen werden.

Art. 50.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen über die Vergütung der Reisekosten hinaus keine weitern Entschädigungen.

Art. 51.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Direktion, sowie die Beamten der Gesellschaft haften der letztern für gewissenhafte Geschäftsführung.

Dagegen entsteht für sie keinerlei persönliche Verpflichtung gegenüber von Dritten, so lange sie sich innerhalb der Schranken der Statuten und der statutengemäßen Vorschriften der Gesellschaftsorgane bewegen.

Art. 52.

Alle von den Gesellschaftsbehörden statutengemäß gefaßten Beschlüsse und alle Verfügungen der Direktion und der Beamtungen, welche sich im Bereiche der diesen Stellen durch statutengemäße Vorschriften der Gesellschaftsorgane eingeräumten Kompetenz bewegen, sind für die Gesellschaft verbindlich.

C. Die Kontrollstelle.

Art. 53.

Die Kontrollstelle (Rechnungsprüfungskommission) besteht aus drei Mitgliedern und 3 Suppleanten, welche von der Generalversammlung bei ihrem ordentlichen Zusammentritt in geheimer Abstimmung gewählt werden.

Art. 54.

Die Rechnungsprüfungskommission hat die Rechnungen und die Bilanzen zu prüfen und es steht ihr zu diesem Behufe die Einsicht in die Bücher und Belege, sowie die Verifikation der Kassabestände und Wertschriften

zu. Sie hat über ihren Befund einen schriftlichen Bericht zu erstatten, welcher spätestens acht Tage vor der Generalversammlung nebst der Bilanz und der Rechnung über Gewinn und Verlust zur Einsicht der Aktionäre aufzulegen ist.

V. Sitz der Gesellschaft.

Art. 55.

Der Sitz der Gotthardbahngesellschaft ist in Luzern.

VI. Dauer der Gesellschaft.

Art. 56.

Unter Vorbehalt des dem Bunde und den Kantonen zustehenden Rechtes, das Gotthardbahnnetz auf dem Wege des Rückkaufes an sich zu ziehen, und unbeschadet den Bestimmungen, welche in den Art. 2 und 29 der gegenwärtigen Statuten enthalten sind, erstreckt sich die Dauer der Gotthardbahngesellschaft auf den gleichen Zeitraum, auf welchen die Konzessionen für das Gotthardbahnnetz erteilt sind, nämlich auf 99 Jahre, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des großen Gotthardtunnels an gerechnet. Wie aber in den Konzessionen auf den Ablauf dieses Zeitraumes eine Erneuerung derselben nach Mitgabe dannzumal zu treffender Übereinkünfte in Aussicht genommen ist, so soll auch der Gotthardbahngesellschaft vorbehalten bleiben, die Dauer ihres Bestandes über jenen Zeitpunkt hinaus auszudehnen.

VII. Bekanntmachungen an die Aktionäre, beziehungsweise die in den Generalversammlungen Stimmberechtigten.

Art. 57.

Die Bekanntmachungen, welche an die Aktionäre und an die übrigen in den Generalversammlungen Stimmberechtigten erlassen werden müssen, sind im schweizer. Handelsamtsblatt, in dem Bund, der Neuen Zürcher-Zeitung, den Basler Nachrichten, dem Luzerner Tagblatt, der Gazzetta Ticinese, dem deutschen Reichsanzeiger, der Berliner Börsenzeitung, der Kölnischen Zeitung, der Frankfurter Zeitung, dem Aktionär (in Frankfurt a. M.) und der Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia einzurücken.

Die Bekanntmachungen gelten durch die Einrückung in die Publikationsorgane der Gesellschaft als gehörig erlassen, sind unter dieser Voraussetzung für alle Beteiligten rechtsverbindlich und begründen den Eintritt der nach den Vorschriften der gegenwärtigen Statuten mit den Aufforderungen verbundenen Rechtswirkungen.

VIII. Streitigkeiten.

Art. 58.

Alle Zivilrechtsstreitigkeiten, welche sich zwischen den verschiedenen Gesellschaftsorganen oder zwischen einzelnen Aktionären, beziehungsweise Stimmberechtigten der Generalversammlung oder zwischen Gesellschaftsorganen und einzelnen Aktionären, beziehungsweise Stimmberechtigten der Generalversammlung über Fragen, welche die Angelegenheiten der Gesellschaft betreffen, ergeben, werden durch das schweizer. Bundesgericht oder, wenn dasselbe nach den jeweiligen Bestimmungen der Bundesgesetzgebung nicht angerufen werden kann, durch die Gerichte des Amtes und des Kantons Luzern ausgetragen.

Art. 59.

Jeder Aktionär, beziehungsweise Stimmberechtigte der Generalversammlung, welcher bei einem Rechtsstreite der in Art. 58 bezeichneten Art beteiligt ist, hat in der Stadt Luzern ein Domizil zu verzeigen, in welchem alle für ihn bestimmten Anzeigen und Ladungen gültig abgegeben werden können.

Unterläßt er dies, so wird von Rechtswegen angenommen, daß er die Kanzlei des Obergerichtes des Kantons Luzern als sein Domizil bezeichnet habe.

IX. Schlußbestimmung.

Art. 60.

Vorstehende Statuten treten am 1. Januar 1894 in Wirksamkeit. Ausnahmsweise hat Artikel 17 litt. a schon vom 1. Januar 1893 an Gültigkeit.

Luzern, den November 1893.

Namens der Generalversammlung der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Der Sekretär:

Kautionen
der
Beamten und Angestellten.

Luzern, den 19. Juni 1893.

An den

Tit. Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft

Hochgeehrter Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Das Kautionswesen betreffend die Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft ist von der Direktion durch das Reglement vom 2. Dezember 1881 geregelt worden, als man vor der Betriebseröffnung der Hauptlinie stund und somit eine große Zahl von Dienststellen zu besetzen hatte. Im Geschäftsberichte vom Jahre 1881 heißt es:

> „Es wurde ferner ein neues Reglement betreffend die Kautionen der Beamten und Angestellten „der Gotthardbahn erlassen, nach welchem alle mit fixem Jahresgehalte besoldeten Beamten und Ange„stellten für getreue und gewissenhafte Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen, sowie für das „ihnen anvertraute Gut durch Bestellung einer für jede einzelne Stelle fixierten Kaution Sicherheit zu „leisten haben. Die Kaution kann entweder durch solidarische Verpflichtung von mindestens zwei hab„haften Bürgen oder durch Hinterlage von Wertschriften und, sofern es sich um Kautionen von „weniger als 1500 Franken handelt, ausnahmsweise auch durch monatliche Gehaltsabzüge geleistet „werden."

Während einzelne Bestimmungen dieses Reglementes durch eine Reihe von Direktionsbeschlüssen modifiziert worden sind, ist an dem Grundsatze, daß alle Beamten und Angestellten eine Kaution zu leisten haben, bis heute festgehalten worden.

Schon seit längerer Zeit haben wir uns mit der Frage beschäftigt, ob dieses Kautionssystem auf richtiger Grundlage ruhe. Dasselbe führt der Natur der Sache nach zu großer Arbeit, und unsere statistischen Erhebungen thun dar, daß diese Arbeit in keinem richtigen Verhältnisse zu deren Nutzen steht. Wir gestatten uns, Ihnen das Ergebnis unserer Untersuchungen mit diesem Berichte vorzulegen.

I.

Die grundsätzliche Frage.

Die Gotthardbahn hat die Einrichtung des Kautionswesens von den anderen Eisenbahnverwaltungen der Schweiz und des Auslandes auf ihre eigene Verwaltung herübergenommen. Schon im Jahre 1872 wurde für die sog. Allgemeine Verwaltung ein Kautionsreglement erlassen und im Jahre 1874 vor der Betriebseröffnung

der Tessiner Thalbahnen für die Betriebsbeamten eine weitere Normierung dieser Verhältnisse herbeigeführt. Hiebei ist merkwürdigerweise zu konstatieren, daß für die Beamten und Angestellten des Bahnbaues, denen viel wichtigere und verantwortungsreichere Aufgaben gestellt werden mußten, niemals eine Kautionsleistung verlangt wurde. Im Jahre 1881 hat sodann die Direktion das schon erwähnte Kautionsreglement erlassen. Man hatte Kenntnis von den Einrichtungen anderer Bahnen und paßte sich diesen an.

Das Kautionswesen der Eisenbahngesellschaften ist eine Einrichtung, die so ziemlich unbesehen von der Staatsverwaltung auf die sog. „öffentliche Unternehmung" übertragen worden ist. Der Staat selber hat die Forderung, daß er ausnahmsweise, so weit als thunlich, vor jedem Schaden bewahrt bleiben solle, dem römischen Recht entnommen. Es ist nun keine Frage, daß dieses System der Sicherstellung seine Vorteile hat; die Nachteile dürften aber überwiegen.

1. Der Hauptvorteil ist selbstverständlich die ganze oder die annähernde Vergütung eines Schadens, sei es, daß diese auf die Schultern des Fehlbaren, sei es daß sie auf Dritte, die in der Regel schuldlos sind, gelegt werde. Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragt nicht nach dem Verschulden, sondern ist einfach zufrieden, wenn der Schaden ersetzt wird.

Neben diesem sehr materiellen Vorteil wird auch von einem ideellen Nutzen gesprochen. Man behauptet, daß das Kautionswesen die Angestellten zum sparen führe. Diese Behauptung mag vor der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaften eine gewisse Berechtigung gehabt haben, da eben mancher Angestellte gezwungen war, eine Realkaution durch Soldabzüge aufzubringen. Dabei war aber allerdings, nebenbei bemerkt, für die Sicherung der Gesellschaft, die doch der Hauptzweck des ganzen Kautionswesens sein soll, schlecht gesorgt, wenigstens für die ersten Anstellungsjahre. Seitdem auch bei der Gotthardbahn die Bürgschaftsgenossenschaft thätig ist (1886) und von Jahr zu Jahr mehr Mitglieder erhält, ist dieser ideelle Vorteil sehr gering geworden, da sich nur mehr eine sehr kleine Zahl von Angestellten der Sicherstellung durch Soldabzüge bedient.

Es wird seit der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaft hie und da noch von einem andern Vorteile gesprochen. Man sagt, daß sich die Mitglieder des Vereins gegenseitig überwachten, daß also eine automatische Kontrolle in dieser Genossenschaft liege. Eine solche Wirkung haben wir bis heute nicht wahrnehmen können. Diese Kontrolle wäre übrigens auch ein sehr zweifelhaftes Geschenk, denn sie würde ohne Zweifel zur Spionage, Angeberei u. s. w. führen.

2. Diesen wirklichen und vermeintlichen Vorteilen stehen nun aber viele Nachteile gegenüber. Bevor wir auf sie im einzelnen eintreten, wollen wir die Frage untersuchen, ob das ganze Kautionssystem, wie es vom Staat und von den sog. öffentlichen Unternehmungen gehandhabt wird, richtig sei. Man ist an dieses seit langer Zeit eingeführte System so sehr gewohnt, daß man es gar nicht mehr auf seine Richtigkeit untersucht.

Im Verkehrsleben ist die Sicherung von Rechtsansprüchen, die noch nicht vorhanden sind, sondern sich nur möglicherweise bilden können, eine große Ausnahme, und wohl nach der Natur der Verhältnisse. Man läßt sich Sicherheit geben für die Erfüllung eingegangener, bereits vorhandener Verpflichtungen, z. B. für die Rückzahlung eines Darleihens, für die Lieferung eines Gegenstandes, Werkes u. dgl., aber doch außerordentlich selten für Verpflichtungen, deren Voraussetzung grobe Fahrlässigkeit oder Arglist ist. Kein Kaufmann denkt daran, vom Handlungsdiener Sicherstellung für Veruntreuungen zu verlangen; kein Dienstherr oder Arbeitgeber verlangt etwas ähnliches vom Dienstboten oder Arbeiter; der Verkehr würde sich Fesseln anlegen, die geradezu unerträglich wären. Nur der Staat und die öffentliche Unternehmung will für alle Zufälligkeiten Deckung haben und tritt damit in Widerspruch mit den übrigen Gewohnheiten des Verkehrslebens.

Man kann nun freilich einwenden: warum soll sich die öffentliche Unternehmung diese Deckung nicht verschaffen, wenn sie diese haben kann; die Stellungen, die hier geboten werden, sind so gut bezahlt, daß der Angestellte die Sicherheit gerne beibringt. Die Behauptung, daß die Beamten und Angestellten der Eisen-

bahngesellschaften besser besoldet seien als diejenigen in Privatgeschäften, die keine Sicherstellung verlangen, ist unrichtig. Die Erfahrung zeigt auch, daß die Angestellten gar oft die größte Mühe haben, die Sicherstellung aufzubringen. Wäre die Behauptung richtig, so müßte man die Realkaution zur Regel machen. Dies wäre aber geradezu unmöglich, und zwar — glücklicherweise — im eigenen Interesse der Eisenbahn, da sie sich bei der Auswahl der Angestellten Schranken setzen müßte, die oft die tüchtigsten Leute ausschlössen. Man ist deshalb genötigt, die Personalkaution anzunehmen, und es ist Thatsache, daß diese Sicherstellung die Regel bildet.

Ist das System der Sicherstellung, wie es von den Eisenbahnen praktiziert wird, an und für sich im Widerspruch mit den allgemeinen Regeln des Verkehrslebens, so wird es nun mit der Annahme der Personalkaution erst recht schief.

In der Sittenlehre und im Recht gilt als Regel, daß für grobe Fahrlässigkeit und Arglist der Schuldige zu haften habe. Kann der Schuldige den Schaden nicht ersetzen, so hat ihn derjenige zu tragen, der ihn in seinen Dienst genommen hat. Mit der Annahme der Personalkaution verläßt der Staat und die öffentliche Unternehmung diese Grundsätze und verlangt, daß unschuldige Dritte für den Schaden aufkommen sollen.

Das System dieser Kautionspflicht leidet aber auch sonst an großen Mängeln.

a) Es ist ganz unmöglich, von den Angestellten Sicherstellung in einer solchen Höhe zu verlangen, die dem Maße der Verantwortlichkeit entspräche. Wenn z. B. von einem Lokomotivführer eine Kaution von Fr. 2000, von einem Weichenwärter eine solche von Fr. 1000 verlangt werden kann, so ist von einer annähernden Deckung für eine mögliche Schädigung selbstverständlich keine Rede. Die Deckung ist somit gar nicht vorhanden.

b. Es ist nicht einmal immer Deckung für diejenige Summe vorhanden, für welche die Sicherstellung zu leisten ist. Dies hängt mit der Personalkaution zusammen, die ja die Regel bildet. Die Bürgen unserer Angestellten wohnen zerstreut in der ganzen Schweiz. Wer soll bei Eingehung der Bürgschaft mit Sicherheit angeben, daß der Bürge habhaft ist, wer während der Dauer des Verhältnisses auf Änderungen aufmerksam machen und wer überhaupt diese Fragen richtig entscheiden können?

c. Will die öffentliche Unternehmung die Bürgen belangen, so sind sofort hundert Schwierigkeiten vorhanden. Gar oft sind Prozesse zu führen, und mit ganzem oder halbem Erfolg werden gegen die Klage Einreden erhoben, namentlich diejenige der mangelhaften Aufsicht und des mangelnden Beweises, daß sich gerade ein bestimmter Beamte eine Unregelmäßigkeit habe zu schulden kommen lassen. Hiebei ist an die Fälle zu denken, wo eine Kasse gleichzeitig von zwei und mehr Beamten geführt werden muß. Auch der unbefangene Richter kann sich dem Drucke nicht entziehen, den das grundsätzlich unrichtige System der Sicherstellung auf jedermann ausübt.

d. Das System der Personalbürgschaft führt zu einer großen Arbeit. Die Einforderung der Kautionen und namentlich die Aufsicht über die geleisteten Bürgschaften, die durchaus notwendig ist, wenn das Institut noch einen Wert haben soll, zwingt die Eisenbahnverwaltung, über jeden Bürgen genaue Erkundigungen einzuziehen, und zwar nicht etwa bloß bei der Eingehung der Bürgschaft, sondern wiederholt in gewissen Zeiträumen.

e. Die Verkehrtheit dieses Kautionssystems und alle seine Nachteile haben nun naturgemäß zu einer Einrichtung geführt, durch die das Mangelhafte erst ganz in volles Licht gesetzt wird.

Zuerst bildeten sich beim Staate und später bei der öffentlichen Unternehmung die Bürgschaftsgenossenschaften. Die Angestellten, die Mühe hatten, die Bürgen zu finden, und wohl auch hie und da für die Bürgschaftsleistung Provisionen u. s. w. bezahlen mußten, vereinigten sich zu einer Genossenschaft, um den Forderungen ihres Dienstherrn leichter entsprechen zu können.

Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragten nicht, ob eine solche Bürgschaftsleistung angemessen sei; der fiskalische Gedanke war mächtiger, und man konnte sich mit der neuen Einrichtung um so leichter

befreunden, als sie ja sowohl für die Kontrolle, als für die eigentliche Sicherheit Vorteile bot. Es ist ganz augenscheinlich, daß diese Einrichtung nur aus der Not der Angestellten hervorgegangen ist. Die öffentliche Unternehmung ist im eigenen Interesse gezwungen, sich für die Sicherstellung mit der Personalbürgschaft zu begnügen. Nun kommt zum Schlusse der größte Fehler: Die öffentliche Unternehmung läßt sich die Sicherstellung des einzelnen Angestellten durch die Gesamtheit oder die Mehrzahl ihrer Angestellten leisten. Das Unrichtige und Schiefe, das vom grundsätzlichen Standpunkte aus überhaupt in der Personalkaution liegt, könnte nicht schlagender zum Ausdruck gelangen. Die reiche Aktiengesellschaft wählt zwar durch ihre obersten Organe sämtliche Angestellten, legt aber die Verluste und Einbußen, die aus einer unglücklichen Wahl herrühren, auf diejenigen Angestellten, die an diesen Geschäftszufällen gar keine Schuld tragen. Man schafft mit einer solchen Einrichtung einen ganz unnatürlichen Gegensatz zwischen der öffentlichen Unternehmung und der Großzahl ihrer Angestellten. Mag dieser für gewöhnliche Verhältnisse ohne besondere Bedeutung sein, so könnte er es immerhin werden, und dies um so eher, als die obersten Organe der öffentlichen Unternehmung, Verwaltungsrat und Direktion, nicht kautionspflichtig sind und auch die Schicksale dieser Bürgschaftsvereine nicht mitzutragen haben.

Der Gedanke, daß sich unsere Gesellschaft für jährliche Verluste von einigen hundert oder höchstens einigen tausend Franken an die schuldfreien Beamten und Angestellten halten solle, hat etwas Drückendes. Übrigens steht auch bei diesem Institute die Sicherheit für die Gesellschaft keineswegs so fest. Es enthält zwar Art. 11 der Vorschriften über die Bürgschaftsgenossenschaft der Gotthardbahngesellschaft die Bestimmung, daß die Direktion endgültig entscheide, ob die Genossenschaft für einen Verlust aufzukommen habe; dieser Artikel wäre aber rechtlich kaum haltbar.

II.

Die Erfahrungen von 1882/1893.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, welche große Arbeit unsere Kautionseinrichtungen mit sich bringen. Nicht bloß bei jedem Eintritt oder Austritt eines Beamten oder Angestellten müssen diese Verhältnisse überwacht und geordnet werden, sondern auch bei jedem Wechsel in den Anstellungsbedingungen und auch sonst während der Anstellungsdauer erfordert dieses Institut eine beständige Kontrolle. Durch die Einführung der Bürgschaftsgenossenschaft ist dieses Geschäft allerdings bedeutend vereinfacht worden, immerhin hat aber die jüngste Revision vom IV. Quartal 1892 noch folgende Resultate ergeben:

Unsere Erkundigungen erstreckten sich über 128 Gemeinden in der Schweiz, in denen 380 Bürgen seßhaft sind. Von diesen Bürgen waren seit unserer Anfrage im Jahre 1891 11 gestorben, 3 wurden als unfähig bezeichnet. Die Antworten der angefragten Gemeindebehörden sind zum größten Teile allgemein gehalten und ohne nähere Angaben über die Vermögensverhältnisse der Bürgen. Für die Hin- und Rückfrankatur der Anfragen und für die Gebühren der Auskunftserteilung wurden Fr. 112. 80 verausgabt.

In der Beilage I geben wir Ihnen sodann eine Übersicht über die Leistungen der Dienstkautionen vom Jahre 1882 an bis Ende 1892. Die Tabelle bedarf keines Kommentars, denn es springt von selbst in die Augen, wie klein das Verhältnis der Realkautionen zu den Personalkautionen (durch Dritte und durch die Bürgschaftsgenossenschaft) ist. Im Gebiete der Personalkautionen geht sodann die Bürgschaft von Drittpersonen in der Bürgschaftsgenossenschaft allmälig auf, und es wird in nicht zu langer Zeit der Hauptteil der Kautionen durch die eigenen Angestellten geleistet sein, m. a. W. das unrichtigste System der Sicherstellung die Herrschaft führen.

Die Beilage II gibt Ihnen eine Übersicht über den Bestand der Dienstkautionen auf den 31. Dezember 1892. Wir hätten eine weitere Tabelle über den Ausgang von Sicherstellungen beifügen können, um den Umfang

der Arbeit, die durch dieses System verursacht wird, noch klarer zur Anschauung zu bringen. Es dürfte indes Tabelle II genügenden Aufschluß geben, da ja die Verteilung der Arbeit auf die einzelnen Jahre von nebensächlicher Bedeutung ist.

Die wichtigste Tabelle legen wir in Beilage III vor. Aus dieser geht nun hervor, wie unbedeutend das finanzielle Resultat des ganzen Institutes ist. Als erfreuliche Thatsache ist hiebei zu erwähnen, daß namentlich in der zweiten Hälfte des angegebenen Zeitraumes Verluste nur selten vorgekommen sind. Es läßt sich dies leicht dadurch erklären, daß wir in den ersten Betriebsjahren, als wir sehr viele Stellen neu zu besetzen hatten, eher Gefahr liefen, nachlässige oder gewissenlose Angestellte in unseren Dienst zu ziehen, als später.

Wir können noch beifügen, daß wir für kleinere Ausstände, wie z. B. für nicht abgelieferte Dienstkleider, nunmehr auch eine gewisse Deckung in den Rückvergütungen besitzen, die beim Austritt eines Angestellten von der Hülfskasse geleistet werden müssen.

III.

Schlußfolgerungen.

Nach unseren grundsätzlichen Erörterungen und Erfahrungen steht es gewiß außer Zweifel, daß wir unser Kautionswesen umgestalten müssen.

Zur Zeit haben alle Angestellten eine Kaution zu leisten, also auch diejenigen, die keine Gelder der Gesellschaft in ihren Händen haben, so z. B. die Beamten der Kanzleien, das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes, die Bremser, die Lokomotivführer und -heizer. Man kommt nun unwillkürlich auf den Gedanken, es seien wenigstens alle diese Angestellten von der Kautionspflicht zu befreien. Nun ist aber nicht zu übersehen, daß diese Angestellten, obgleich sie keine Gesellschaftsgelder besitzen, durch Nachlässigkeit oder bösliche Absicht der Gesellschaft einen viel größeren Schaden verursachen können, als Verwalter kleinerer Kassen. Ein Teil derselben hat sehr wertvolle Inventargegenstände zu verwalten, andere können uns sonst in schwerem Grade schädigen. So kann ein nachlässiger Weichenwärter die Gesellschaft um tausende von Franken bringen, während der Einnehmer einer Station bei sorgfältiger Aufsicht Mühe hätte, eine Schädigung von einigen hundert Franken herbeizuführen.

Diese sich in erster Linie aufdringende Lösung erweist sich also bei näherer Prüfung als grundsatzlos, somit als unannehmbar. Sie ist aber auch von einem praktischen Standpunkte aus nicht leicht durchzuführen. Nach einer genauen Aufstellung hätten bei Annahme dieses Systems 200—220 Beamte und Angestellte Kaution zu leisten. Die Bürgschaftsgenossenschaft könnte bei einer so kleinen Zahl von Kautionspflichtigen nicht mehr bestehen, da sie der Natur der Sache nach nur bei einer weit größeren Mitgliederzahl ihren Zweck erfüllen kann. Die Großzahl der 200 Mitglieder würde somit durch eine derartige Reorganisation in schwere Verlegenheit gebracht und zum Teil sogar geschädigt.

Eine zweite Lösung der Frage bestünde in einem System, wonach nur Beamte und Angestellte, denen größere Geldsummen anvertraut werden müssen, zur Kaution angehalten würden. Eine nähere Prüfung zeigt aber auch hier, daß sie die gleichen Fehler aufweist, wie die erste, und daß sie an noch größeren Inkonsequenzen leidet. Es wäre schon schwer, die Summe zu bezeichnen, bei der die Kautionsleistung beginnen soll, und überhaupt schwierig zu bestimmen, wie hohe Geldbeträge von einem Angestellten veruntreut werden können.

Unter diesen Umständen sind wir zur Überzeugung gelangt, daß unser Kautionswesen nicht bloß umzugestalten, sondern ganz aufzuheben sei.

Wir wissen nun wohl, daß einer solchen Auffassung die Praxis der öffentlichen Bankinstitute, die für den Hauptkassier und Wertschriftenverwalter und deren Stellvertreter, beziehungsweise Gehülfen Kautionen verlangen,

entgegengehalten wird; nach unserer Meinung mit Unrecht. Was vom grundsätzlichen Standpunkt aus bei den Eisenbahnen schief und falsch ist, ist es auch bei den Bankinstituten. Welche Bedeutung sollen übrigens bei Kassen, die Bestände von einigen hunderttausend Franken aufweisen können, oder bei Wertschriftenverwaltungen, die Bestände von 20 und mehr Millionen Franken erzeigen, Kautionen von höchstens Fr. 30,000, 20,000 und 10,000 haben, namentlich wenn deren größerer Teil in Bürgschaften besteht?

Weit wichtiger ist für eine Eisenbahngesellschaft die größte Sorgfalt bei der Besetzung der verantwortungsvollen Stellen und die beständige Aufsicht und Kontrolle. Wir werden diesen Punkt wie bisanhin fest im Auge behalten.

In Anwendung des Art. 45, Ziffer 16 der Statuten beantragen wir Ihnen, es möchte im Sinne unserer Ausführungen das System der Kautionsleistungen sämtlicher Beamten und Angestellten, wie es im Geschäftsberichte über das Jahr 1881 näher charakterisiert worden ist, aufgehoben werden. Wir bitten Sie nur um eine grundsätzliche Entscheidung, da die Ausführung Ihrer Schlußnahme hernach Sache der Direktion sein wird.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Namens der Direktion:

S. Stoffel.

3 Beilagen (siehe hienach).

Beilage I.

Leistungen von Dienstkautionen.

Jahr	Personalkautionen (durch Dritte)		Realkautionen		Soldabzüge		Bürgschafts-genossenschaft		Titelaustausche	
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag
		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.
1882	539	811,000	62	101,500	189	137,000	—	—	8	76,500
1883	251	431,500	27	54,000	122	121,000	—	—	2	8,500
1884	100	181,000	7	61,000	60	64,000	—	—	8	52,500
1885	118	207,000	4	5,500	58	53,000	—	—	2	27,500
1886	46	80,000	12	36,500	30	21,500	482	804,000	9	115,000
1887	36	93,000	14	36,000	20	11,500	123	166,500	7	37,500
1888	26	41,500	37	74,500	10	5,500	105	133,000	13	66,000
1889	14	34,000	13	22,500	13	17,000	151	193,500	10	44,500
1890	18	60,000	25	22,000	16	11,000	160	241,000	7	43,000
1891	7	7,500	4	2,000	7	3,500	184	276,000	5	46,000
1892	10	9,500	9	11,500	4	2,500	202	202,500	—	—
	1165	1,956,000	214	427,000	529	447,500	1407	2,016,500	71	517,000

Beilage II.

Bestand der Dienstkautionen
auf 31. Dezember 1892.

	Anzahl	Betrag
Personalkautionen (durch Dritte)	192	Fr. 360,500. —
Realkautionen	72	„ 245,775. —
Soldabzüge	23	„ 8,282. 29
Bürgschaftsgenossenschaft	953	„ 1,420,000. —
	1240	Fr. 2,034,557. 29

Beilage III.

Inanspruchnahme von Dienstkautionen.

N. N., gew. Stationsvorstand in N. November 1882 bis November 1883	Kassadefizit	Fr. 210. 32
	Von N. gedeckt	„ 111. 15
	Netto	Fr. 99. 17
	Zahlung durch Dienstbürgen auf angehobene Betreibung	Fr. 99. 17
	Kosten abzüglich Fr. 4. 47.	
N. N., gew. Stationsvorstand in N. November 1882 bis Juni 1883	Kassadifferenz	Fr. 17. 85
	Dienstbürgen angesucht. Auf Bitte des Bürgen den Betrag abgeschrieben.	
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. März bis April 1883	Rechnung für nicht abgegebene Dienstkleider	Fr. 8. 40
	Zahlung durch Dienstbürgen.	
N. N., gew. Kondukteur. 1883 bis 1887	Rechnung für nicht abgegebene Dienstkleider, Ausrüstungsgegenstände und Supplementsbillette netto	Fr. 34. 20
	Bürgen belangt, aber wegen Aussichtslosigkeit des Eingangs den Betrag abgeschrieben.	
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. 1883 April bis Mai	Kassadefizit	Fr. 532. 86
	Rechnung für Dienstkleider	„ 25. 50
		Fr. 558. 36
	gedeckt durch Dienstbürgen.	
N. N., gew. Bahnmeister in N. 1883	Hinterhaltung von Lohn- und Rechnungsbeträgen durch Fälschung von Lohnlisten und Rechnungen, zusammen	Fr. 113. 50
	Einhebung des Betrages auf deponiertem Kassaschein.	
N. N., gew. Stationsvorstand in N. Juni 1883	Kassadefizit	Fr. 384. 38
	gedeckt durch den Dienstbürgen N.	

N. N., gew. Einnehmer in N.	Kassadefizit	Fr. 2310. 97
	reduziert durch Rückhaltung von Gehaltsbeträgen, Auszahlungsprovisionen ꝛc. auf	Fr. 1099. 37
	Rechnung für Dienstkleider	„ 20. 10
Mai 1883 bis Mai 1886	Total	Fr. 1119. 47
	Mit den Dienstbürgen prozessiert und schließlich eine Vergleichssumme acceptiert von Fr. 800. —.	
	Nach Abzug der Kosten erhalten . . .	Fr. 362. 90

N. N., gew. Stationsgehülfe in N.	Kassadefizit	Fr. 753. 27
	Rechnung für Dienstkleider ꝛc. . . .	„ 59. 10
		Fr. 812. 37
	gedeckt durch Gehalt und Auszahlungsprovisionen	„ 125. 15
Mai 1883 bis Februar 1886	Netto	Fr. 687. 22
	Nach gewaltetem Prozeß zahlen Dienstbürgen eine Vergleichssumme von	Fr. 200. —
	Betrag der Kosten	„ 207. 65
	Negatives Ergebnis	Fr. 7. 65

N. N., gew. Rechnungsführer der Krankenkasse N. 1882 bis 1883	Kassamanko	Fr. 960. 70
	Deckung durch Realkaution 1 Obligation von	Fr. 1000. —

N. N., gew. Bahnarbeiter September 1883	Barkaution (Soldabzüge)	Fr. 52. 50
	wurden verwendet zur Deckung einer Anforderung für mitgenommene Inventargegenstände und Dienstkleider.	

N. N., gew. Dienstkleider-Magazinier	Differenzen in den Warenvorräten . .	Fr. 118. 50
	gedeckt durch Lohnguthaben	„ 57. 50
Oktober 1884	Defizit	Fr. 61. —
	bezahlt durch Dienstbürgen.	

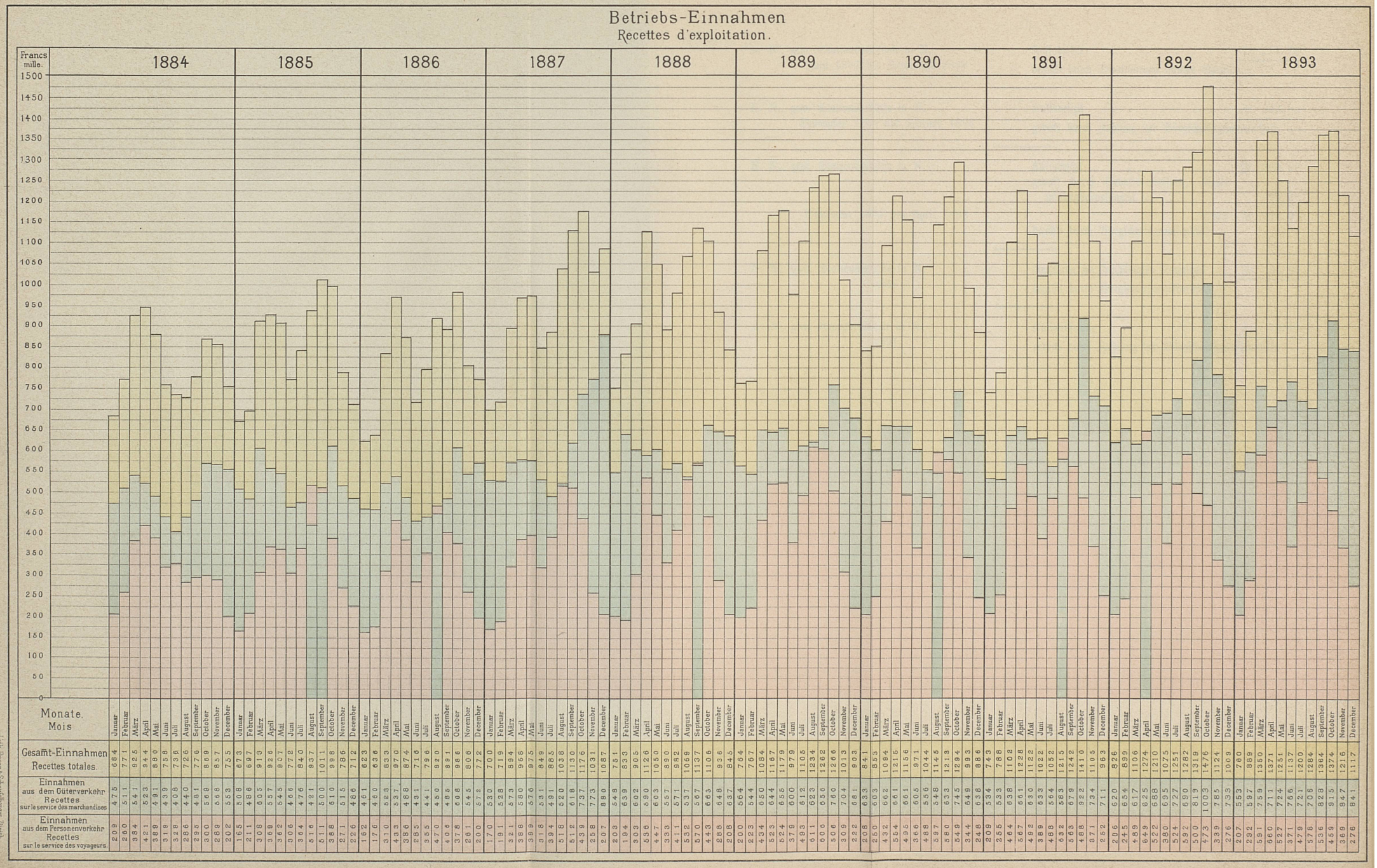
N. N., gew. Stationsvorstand in N.	Kassadefizit	Fr. 518. 14
	Rechnung für Dienstkleider	„ —. 85
		Fr. 518. 99
	gedeckt durch Lohnguthaben.	„ 438. 93
1884 August bis November	Netto	Fr. 80. 06
	bezahlt durch Dienstbürgen.	

N. N., gew. Bremser 1885 bis 1886	Rechnung für Dienstkleider (Kaputrock) .	Fr. 37. 50
	Dienstbürgen erfolglos angesucht; abgeschrieben.	

N. N., gew. Stationsvorstand in N. Juni 1887 bis September 1888	Kassadefizit . . . . . . bezahlt durch Dienstbürgen infolge Betreibung.	Fr. 211. 74
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. September 1887 bis Februar 1888	Kassadefizit . . . . . . gedeckt durch Zahlung der Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 863. 85
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. September 1887 bis April 1888	Kassadefizit . . . . . . gedeckt durch Gehaltsbetreffnis, Auszahlungsprovisionen 2c. . . . . . Netto bezahlt durch Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 393. 68 „ 79. 65 Fr. 314. 03
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. 1888	Rechnung für beschädigten Kaputrock . bezahlt durch Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 24. 30
N. N., gew. Gepäckexpedient in N. 1891	Kassadifferenz . . . . . . gedeckt durch Zahlung der Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 18. 10

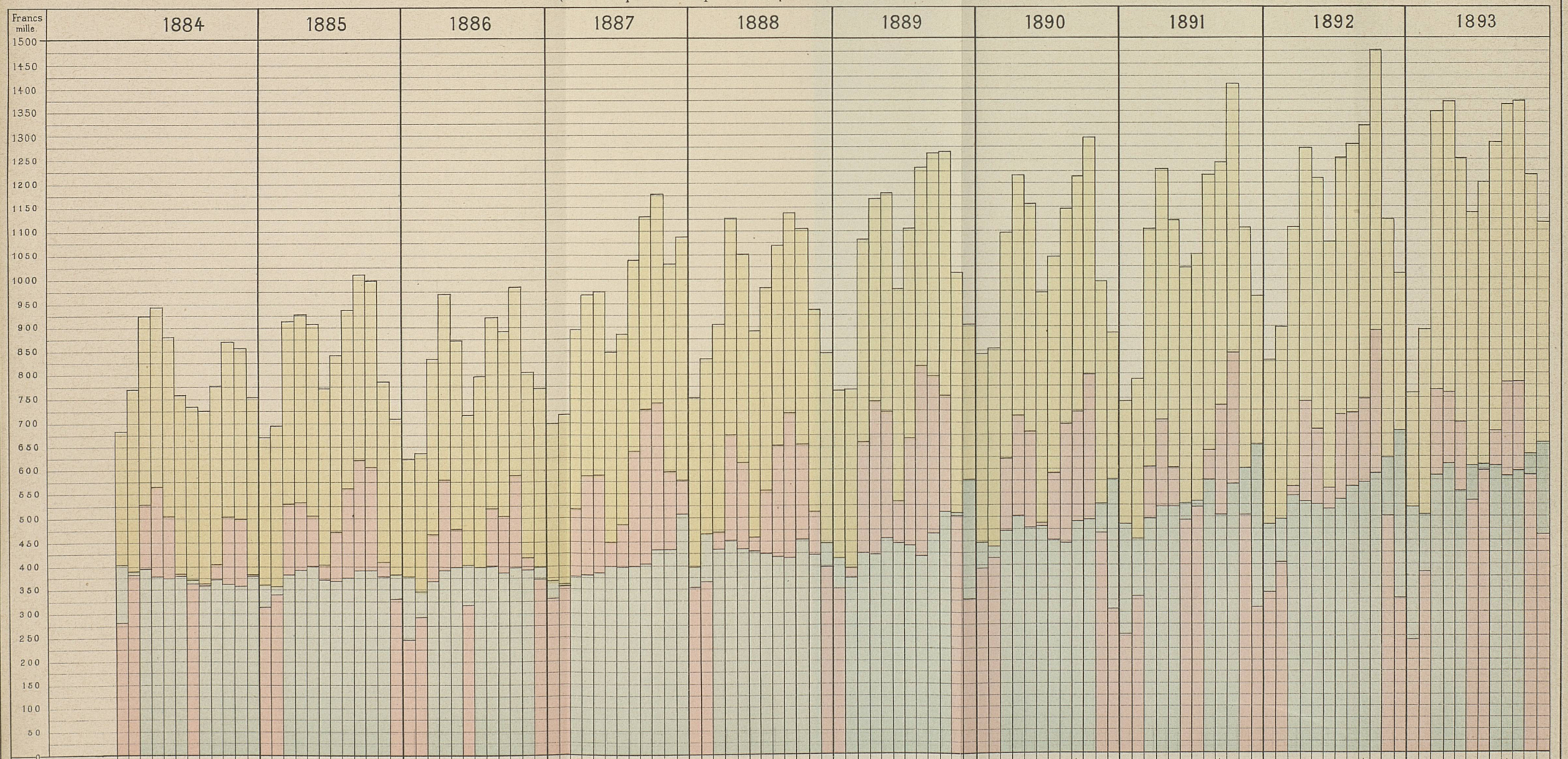
Gotthardbahn.
Chemin de Fer du Gothard.

GRAPHISCHE DARSTELLUNG DER MONATLICHEN BETRIEBSERGEBNISSE in den Jahren 1884–93.



Lith. Anstalt Orell Füssli & Co. Zürich.

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DES RÉSULTATS MENSUELS de 1884—1893.

Zum Geschäftsbericht pro 1893.
Pour le rapport de gestion de 1893.

Betriebs-Einnahmen & Ausgaben und Betriebseinnahmen-Ueberschuſs
Recettes d'exploitation, dépenses d'exploitation et excédent de recettes.