Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 23 (1894)

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.

1. Bericht an die Generalversammlung betreffend den Ausbau der Linien Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld auf das zweite Geleise.
2. Bericht an die Generalversammlung über das Begehren des Eisenbahndepartements betreffend Abschreibung einiger Posten der Baurechnung.
3. Bericht an die Generalversammlung betreffend Aufnahme eines $3^1/_2$% Anleihens von 125 Millionen zum Zwecke der Konversion des 4% Anleihens und zur Deckung der weitern Geldbedürfnisse.
4. Nachtrag zum Bericht ad. 3.
5. Statistische Tabellen.
6. Graphische Darstellung der Betriebsergebnisse.

Beilage 1.

Luzern, den 2. Juni 1894.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Im Staatsvertrage vom 15. Oktober 1869 betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn ist folgende Bestimmung in Art. 2, Absatz 2, 3 und 4 enthalten:

„Der zwischen Göschenen und Airolo zu bauende Tunnel ist in gerader Linie zu erstellen.

„Die Linie von Flüelen nach Biasca soll doppelspurig gebaut werden. Auf dem übrigen Teil der „Linie Goldau-Bellinzona sind die Tunnels für eine zweispurige Bahn zu erstellen; dagegen brauchen die „Kunstbauten und die Erdarbeiten einer bloß einspurigen Anlage zu entsprechen.

„Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden."

Diese Vorschriften wurden durch den Zusatzvertrag vom 12. März 1878 abgeändert. Der letztere lautet nämlich in seinem Art. 2, Absatz 6 und 7, wie folgt:

„Der große Tunnel von Göschenen bis Airolo soll doppelspurig gebaut werden. Die Zufahrts-„linien von Erstfeld (oder Silenen) nach Göschenen und von Airolo nach Bodio sind bestimmt, im Falle „des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten. Inzwischen können diese Linien einspurig gebaut werden; „jedoch sollen überall da, wo später, nach Eröffnung des Betriebes, die Verbreiterung des Bahnkörpers „nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde, z. B. in den langen Tunneln, „an den großen Brücken, an Mauern, Erdarbeiten ꝛc., diese Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise „ausgeführt werden.

„Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden. Hinsichtlich des Tunnels von Goldau wird „der Bundesrat entscheiden, ob er ein- oder zweispurig anzulegen sei."

Der Tunnelbau von Goldau wurde bekanntlich durch oberirdische Führung der Bahn vermieden.

Im übrigen sind die Verpflichtungen, welche der Staatsvertrag der Gotthardbahngesellschaft in Bezug auf die doppelspurige Anlage der Bahn auferlegte, heute vollständig erfüllt. Durch die Ausstattung der 3,15 km langen Linie von Bellinzona bis Giubiasco mit einem Doppelgeleise ist die Gesellschaft sogar weiter gegangen, als der Vertrag sie verpflichtete.

Nichtsdestoweniger hat unsere Direktion schon seit einiger Zeit die Frage in Erwägung gezogen, ob nicht weitere Strecken der Bahn, im Anschluß an die bestehenden, auf Doppelspur auszubauen seien. Hierbei wurde die Linie Biasca-Bellinzona, welche nunmehr als einspurige Linie zwischen doppelspurigen Strecken liegt, sowie die Linie Flüelen-Erstfeld, welche sich unmittelbar an die nördliche doppelspurige Berglinie anschließt, ins Auge gefaßt.

Hierzu gaben folgende Umstände Veranlassung:

Der Verkehr der Gotthardbahn wurde im Jahre 1869 von der internationalen Kommission im Durchschnitt des mit 263 km berechneten ganzen Netzes pro km wie folgt veranschlagt:

200,000 Personen à 8 Cts.	zu Fr.	16,000. —
400,000 Tonnen Güter à 8 Cts. . .	„ „	32,000. —
im ganzen pro km	zu Fr.	48,000. —

Im Jahre 1876 gaben die Herren Escher und Stoll ein neues Gutachten ab, welches den Verkehr der Hauptlinie Immensee-Pino, auf die ganze Linie bezogen, zu

260,000 Personen,
500,000 Tonnen Güter aller Art

und den durchschnittlichen Bruttoertrag der ganzen Bahn per km zu Fr. 51,095 berechnete. Die letzteren Ansätze werden als Durchschnitt der ersten zehn Jahre angesehen.

Die Eröffnung der Bahn fand bekanntlich am 1. Juni 1882 statt. Das Jahr 1893, das letzte Berichtsjahr, gehört daher bereits zu der nachfolgenden Betriebsperiode. Dasselbe erzeigt folgende Ergebnisse per km und auf die ganze Bahn bezogen:

259,263 Personen zu 7,08 Cts. ergeben	Fr.	18,360. 13
470,030 Tonnen Güter aller Art ergeben zu 7,00 Cts. per Tonnen-km	„	32,908. 62
2,391 Tonnen Gepäck zu 72,56 Cts. per Tonnen-km . .	„	1,735. 04
Tiertransport per km	„	804. 86
Verschiedenes „ „	„	2,399. 59
im ganzen per km	Fr.	56,208. 24

Hiernach ist zu konstatieren, daß der Verkehr nach Ablauf der ersten zehn Jahre eine Entwicklung gefunden hat, welche die ursprünglichen Annahmen übersteigt.

Gleichwohl könnte derselbe auf den Thalbahnen, selbst noch bei erheblicher Zunahme, auf eine lange Periode hinaus mit einer Spur mit voller Sicherheit bewältigt werden.

Auf der Linie Bellinzona-Biasca verkehren dermalen in jeder Richtung 13 regelmäßige Züge, nämlich vier Schnellzüge, vier Personenzüge und fünf Güterzüge, welche nach Bedarf vermehrt werden und leicht auf die doppelte Zahl gebracht werden können. Die Leistungsfähigkeit der Linie ist daher nicht erschöpft.

Allein es ist nicht zu verkennen, daß bei einer derartigen Dichtigkeit des Verkehrs jede etwas größere Unregelmäßigkeit in der Fahrordnung eines Zuges von ganz anderer Tragweite ist, als bei geringerer Dichtigkeit desselben. Die Verspätungen werden sich immer auf eine größere Anzahl von Zügen übertragen, so lange diese nur auf den Stationen unter sich kreuzen können.

Sodann bringt der Personenverkehr der Gotthardbahn während der großen Reisezeit das Bedürfnis mit sich, Sonderzüge einzulegen. Dieses wird aber bei einer sehr besetzten einspurigen Linie äußerst schwierig, unter Umständen in der gewünschten Zeitlage unmöglich.

Auf der Strecke Biasca-Bellinzona kreuzen unsere Expreßzüge. Das Anhalten eines der beiden Züge muß infolge dessen regelmäßig stattfinden. Bei der geringsten Verspätung wird es notwendig, beide Züge anhalten zu lassen.

Die Anlage eines Doppelgeleises auf der Strecke Biasca-Bellinzona, welches diese Hindernisse beseitigt, liegt daher im Interesse einer regelmäßigen Betriebsabwicklung und einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn.

Dieselbe wird auch von unserer Aufsichtsbehörde, dem schweiz. Bundesrat, gewünscht, und die Gotthardbahn hat sich immer bestrebt, sachlich begründeten Wünschen der staatlichen Oberbehörde nach Kräften Rechnung zu tragen.

Nach dem Ausbau der beiden genannten Strecken würde die zusammenhängende doppelspurige Linie der Gotthardbahn eine Länge von 121,7 km erhalten.

Vom baulichen Gesichtspunkt aus sind hiezu folgende Auseinandersetzungen zu machen:

I. Biasca-Bellinzona.

Am 20. Dezember 1892 beauftragten wir unsern Oberingenieur, das Projekt und den Voranschlag für den Ausbau dieser Linie auf die zweite Spur vorzunehmen. Die Arbeiten, welche heute abgeschlossen sind, wurden im Laufe des ersten Halbjahres 1893 begonnen. Die Länge der ganzen Strecke, ohne Abzug der zwischenliegenden Stationen, beträgt 18,039 km, nach Abzug derselben 16,462 km. Der Kostenvoranschlag stellt sich wie folgt:

Technische Bauleitung		Fr. 47,000. —
Expropriation		„ 7,000. —
Unterbau:		
Erdarbeiten und Stützmauern	Fr. 208,000. —	
Tunnels und Galerien	„ 2,500. —	
Brücken und Durchlässe	„ 280,000. —	
Wegbauten	„ 4,500. —	
Bahnbettung	„ 117,000. —	„ 612,000. —
Oberbau		„ 627,000. —
Mechanische Einrichtungen		„ 30,000. —
Bahntelegraphie		„ 1,000. —
Abschluß und Einteilung der Bahn		„ 2,000. —
Inventar für Bau und Betrieb		„ 3,000. —
Unterstützungen		„ 1,000. —
	zusammen	Fr. 1,330,000. —
Rechnen wir hiezu für Generalkosten, Bauzinsen, ca. 5½ %		„ 70,000. —
	so erhalten wir im ganzen	Fr. 1,400,000. —

oder per km rund Fr. 78,000. —.

Nach den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 waren die Tunnels dieser Strecke für eine zweispurige Bahn zu erstellen. Die Verwaltung ließ aber darüber hinaus die gesamte Expropriation für eine doppelspurige Anlage vornehmen; ferner die größern Kunstbauten, deren Erweiterung später sehr kostspielig ausgefallen wäre, gleich von Anfang an für zwei Geleise erstellen. Beim Bau wurden dann mit überschüssigem Material die einspurigen Dämme verbreitert und fehlendes Füllmaterial, wo dies angängig, durch Erweiterung

der einspurigen Einschnitte beschafft, auch später bei der Oberbauerneuerung abgängiges Bettungsmaterial neben den einspurigen Dämmen abgelagert, so daß gegenwärtig nur noch 5,5 km nicht auf doppelspurigem Bahnkörper ruhen. Allerdings sind gerade die längsten und höchsten Anschüttungen zunächst unterhalb Biasca und oberhalb Bellinzona noch zu verbreitern. Das zweite Geleise kommt durchwegs links vom bestehenden zu liegen. Die Massenbewegung umfaßt im ganzen ungefähr 72,000 m³ und bietet Anlaß, vor der Crocetto-Galerie, sowie zwischen dieser und der Giustizia-Galerie, wo zahlreiche Mauern zum Schutze der Bahn gegen Steinfälle hoch oben auf dem Thalgehänge errichtet sind, weite Auffanggräben mit vorgesetzten Steindämmen und Blockwänden anzubringen, welche in der Kostenberechnung berücksichtigt sind und dem Zugsverkehr erhöhte Sicherheit verschaffen werden.

Die größern Brücken, welche in der Sektion vorkommen, haben eisernen Überbau und 6 davon eine Stützweite von 12,9 bis 15,6 m, während die Brücke über die Moësa nächst Castione 3 Oeffnungen von 25, 30 und 25 m Lichtweite aufweist. Wir haben durchweg für die neue Bahn zur Anwendung ganz neuer, unabhängiger, eiserner Brückenkonstruktionen gegriffen. Das Gewicht derselben ist für die ganze Sektion auf rund 350 Tonnen veranschlagt.

Für das neue Geleise wird der schwere Oberbau mit Schienen von 46 kg Metergewicht auf eisernen Schwellen von 66 kg Gewicht per Stück in Aussicht genommen, weil einerseits die Richtungs-, Steigungs- und sonstigen Verhältnisse der Bahn die Ausnutzung derselben zur Erreichung erhöhter Fahrgeschwindigkeit angezeigt erscheinen lassen und andrerseits die Vermehrung des Schienengewichts eine Verminderung der Unterhaltungskosten zur Folge haben wird. Die Gotthardbahn hat übrigens stets den Grundsatz verfolgt, sich vor allem einen recht sichern, widerstandsfähigen und bequemen Weg für ihre Transporte zu verschaffen. Diesen Grundsatz verfolgend, nehmen wir im weitern die Anwendung einer neuen, verstärkten Stoßverbindung in Aussicht.

Auf den Stationen werden ebenfalls, zum Teil umfassende Abänderungen in der Geleisanlage erforderlich. Auf den Stationen Osogna, Claro und Castione wird bei diesem Anlasse auch die Auswechslung des noch aus dem Anfang der 70er Jahre stammenden Oberbaues der Hauptgeleise stattfinden.

Die Ausführung der ganzen Arbeit soll in der Zeit von ca. 1½ Jahren unter der Leitung des Bahningenieurs, welchem das nötige Hülfspersonal beigegeben wird, stattfinden. Die Hauptaufgabe des Bahningenieurs bleibt dabei die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit. Für die Vergebung der Arbeiten nehmen wir das bewährte System des Kleinakkords in Aussicht.

II. Flüelen-Erstfeld.

Über diese Strecke sind bis jetzt Pläne und eingehende Kostenberechnungen nicht erstellt. Wir können daher die voraussichtlichen Ausgaben nachfolgend nur in genereller Weise beziffern. Die Länge der ganzen Strecke, ohne Abzug der Zwischenstation Altdorf, beträgt 8,801 km, nach Abzug der letztern 8,349 km.

Es werden veranschlagt:

Die technische Bauleitung auf			Fr.	22,000. —
Die Expropriation auf			„	45,000. —
Der Unterbau, nämlich:				
Erdarbeiten und Stützmauern	Fr.	165,000. —		
Brücken und Durchlässe	„	123,000. —		
Wegbauten	„	2,300. —		
Wasserbauten	„	6,700. —		
Bahnbettung	„	66,000. —	„	363,000. —
Übertrag			Fr.	430,000. —

Übertrag	Fr.	430,000. —
Der Oberbau auf	„	325,000. —
Die mechanischen Einrichtungen auf	„	22,000. —
Die Bahntelegraphie auf	„	500. —
Der Abschluß und die Einteilung der Bahn	„	2,000. —
Die Unterstützungen	„	500. —
zusammen	Fr.	790,000. —
Generalkosten, Bauzinsen, zirka	„	50,000. —
im ganzen	Fr.	840,000. —

oder per km rund Fr. 100,000. —.

Hierzu ist zu bemerken:

Das neue Geleise ist links von dem bestehenden gedacht. Man ist in dieser Hinsicht frei; denn bei der ersten Anlage dieses Bahnteils wurde weder durch Ausdehnung des Grunderwerbs, noch durch Fundierungen dem Bau des zweiten Geleises irgend wie vorgearbeitet.

Zu bewegen sind ca. 53,000 m³ Material, zu verbreitern oder zu versetzen 36 Brücken und Durchlässe, worunter 2, die Brücken über den Schächenbach und über die stille Reuß, von je 25 m Stützweite. Das Gewicht der neuen Eisenkonstruktionen wird ca. 120 Tonnen betragen.

Über den Oberbau und die Bauzeit gilt dasselbe, was bereits für Biasca-Bellinzona gesagt wurde.

Die Bauaufsicht, insbesondere die Wahrung der Betriebssicherheit während des Baues, wird auch hier dem betreffenden Bahningenieur übertragen und auch diesem das nötige Hülfspersonal beigegeben.

III. Baukosten der beiden Sektionen.

Im ganzen betragen daher die Baukosten für

Biasca-Bellinzona	Fr.	1,400,000. —
Flüelen-Erstfeld	„	840,000. —
zusammen	Fr.	2,240,000. —

Wie bereits angedeutet, hat auch das schweizerische Eisenbahndepartement, und zwar in einem Schreiben vom 17. Februar 1894, den Bau des zweiten Geleises auf der Linie Biasca-Bellinzona postuliert.

Dasselbe bemerkt, daß dem Bundesrat, anläßlich seiner Schlußnahme vom 2. Oktober 1891, welche verschiedene Verbesserungen bei den schweizerischen Eisenbahnen auf dem Wege der Verhandlungen herbeizuführen den Zweck hat, auch ein Programm über die Erstellung von Doppelgeleisen auf verschiedenen Bahnstrecken vorgelegen habe. Dieses Programm sei seitdem vom Departement revidiert worden und sehe nunmehr für die Gotthardbahn in erster Linie die baldige Ausführung der Doppelspur Biasca-Bellinzona vor.

Nach den bereits gemachten Ausführungen glauben wir, daß eine gesetzliche Pflicht zur Ausführung des angeführten Doppelgeleises nicht vorhanden sei, gleichwie auch eine Vertragspflicht nicht besteht.

Dagegen entspricht die Erstellung der Doppelspur auf der ganzen Strecke Flüelen-Bellinzona den Intentionen der internationalen Kommission bei der Begründung der Gotthardbahn und den Wünschen der schweizerischen Landesbehörde.

Sie liegt im hohen Interesse der Unternehmung selbst, indem sie die Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit der Bahn im internationalen Verkehr, die Sicherheit des Betriebes und das Vertrauen des verkehrenden Publikums in dieselbe erhöht.

Die Summe der erforderlichen Mittel ist verhältnismäßig nicht sehr hoch. Ihre Beschaffung ist nach unserm Dafürhalten in die gleiche Finanzoperation einzubeziehen, welche für die Vollendung der nördlichen Zufahrtslinien und die übrigen Baubedürfnisse ohnehin erforderlich wird.

Unser Antrag geht daher dahin:

Die Generalversammlung der Gotthardbahn auf Bericht und Antrag des Verwaltungsrates

beschließt:

1. Die Linien Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld sind auf das zweite Geleise auszubauen.
2. Der Verwaltungsrat ist eingeladen, über die Aufbringung der erforderlichen Mittel Bericht und Antrag in einer nächsten Generalversammlung vorzulegen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.

Beilage 2.

Luzern, den 21. Juni 1894.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Das Tit. Eisenbahndepartement teilte uns mit Schreiben vom 2. Mai ds. Js. mit, daß es von den auf die definitive Baurechnung für das Jahr 1893 übertragenen Kosten von Fr. 1,900,131. 88, beziehungsweise Fr. 1,730,086. 44 (vgl. Seite 14 des Geschäftsberichtes) für den Ausbau der im Betriebe stehenden Linien in zwölf Posten Fr. 33,991. 89 beanstande und den Übertrag dieser Summe auf Betriebsrechnung verlange.

Nach genauer Prüfung der verschiedenen Posten und weitern Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde haben wir die Erklärung abgegeben, daß wir Fr. 20,784. 53 vom Baukonto in Abzug bringen wollen. Hierbei ließen wir uns namentlich auch von der Erwägung leiten, daß ein friedlicher Ausgleich dieser Angelegenheit im Interesse der Gesellschaft liege.

Mit Schreiben vom 18. Juni teilt uns nun die Bundeskanzlei mit, der h. Bundesrat habe von unserer Erklärung zustimmend Vormerk genommen. Wir beantragen hiermit, es möchte auch die Generalversammlung von dieser Vereinbarung Notiz am Protokoll nehmen.

Der Bundesrat hat uns sodann noch eingeladen, dem Eisenbahndepartement ein ausführliches Verzeichnis der Posten von Fr. 74,511. 66 (Seite 58 des Geschäftsberichtes pro 1893), die wir bereits von der Baurechnung abgetragen haben, vorzulegen und uns über die Berechtigung zur Belastung des Amortisationskontos mit diesem Betrage auszuweisen. Selbstverständlich werden wir dieser Einladung Folge leisten und an der Belastung des Amortisationskontos festhalten, da diese Verrechnung im Einklange steht mit unserm Vertrage vom 8. April 1885 betreffend Feststellung des Baukontos der Gotthardbahn. Sollte diese Verrechnung beanstandet werden, so bitten wir die Generalversammlung um die Vollmacht, ein solches Begehren nach Maßgabe des Art. 5 des Rechnungsgesetzes zu bestreiten, damit die Frage vom Bundesgericht zu entscheiden ist.

Mit vollkommener Hochachtung.

Für die Direktion der Gotthardbahn:

Sev. Stoffel.

Beilage 3.

Luzern, den 10. September 1894.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

In unsern letzten Geschäftsberichten haben wir dargethan, daß die lange Verzögerung, die im Bau der nördlichen Zufahrtslinien eingetreten ist, unsern in der Generalversammlung vom 22. November 1890 festgestellten Finanzplan wesentlich modifiziert hat. Als wir im vorigen Jahre Ihre Aufmerksamkeit auf diesen Punkt lenkten, waren wir der Meinung, es könnte noch im Jahre 1893 oder spätestens im Anfange des Jahres 1894 einer außerordentlichen Generalversammlung ein neuer Finanzplan vorgelegt werden. Wir gingen damals von der Annahme aus, daß wir mit Neujahr 1894 unser 4 %iges 100 Millionen-Anleihen künden und eine Konversion in ein Anleihen von niedrigerm Zinsfuße vornehmen könnten, und daß gleichzeitig mit dieser Operation eine Erhöhung des Obligationenkapitals bewerkstelligt werden solle. Aus verschiedenen Gründen sind wir erst heute in der Lage, Ihnen über unsere Finanzlage Bericht zu erstatten und Anträge über die Konversion unseres 4 %igen Anleihens und die weitere Geldbeschaffung vorzulegen.

A.

Mutmaßlicher Bedarf an Geldmitteln.

Bevor wir auf Einzelheiten eintreten, müssen wir zum voraus bemerken, daß mit der Zeit die Anforderungen an den Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Erstfeld-Biasca, namentlich aber an die nördlichen Zufahrtslinien gestiegen sind und vermehrte finanzielle Mittel erforderlich machen. Wir haben hierüber bereits in unsern Jahresberichten Mitteilung gemacht. Auch für den Umbau der Bahnhöfe Luzern und Zug müssen namhafte Beträge eingestellt werden, da wir ein Interesse daran haben, unsern Anteil in Kapitalleistungen auszugleichen.

Für den Ausbau der bereits in Betrieb stehenden Linien haben wir sodann die Bedürfnisse für die nächsten zehn Jahre ins Auge genommen und hiebei alle Forderungen in Betracht gezogen, die sich in dieser Zeit geltend machen dürften. Wir haben namentlich auch die Kosten für den Ausbau des II. Geleises auf weitern Strecken berechnen lassen, da sich dieser Ausbau, für welchen zwar eine rechtliche Verpflichtung nicht vorhanden ist, immerhin als ein geeignetes Mittel erweist, das von uns angestrebte Ziel, die Gotthardbahn hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit

immer mehr zu verbessern, in sicherster Weise zu erreichen. Die Generalversammlung vom 23. Juni d. J. hat uns denn auch bereits ermächtigt, die Linien Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld auf das zweite Geleise auszubauen. Endlich mußten auch die mit der Entwicklung des Verkehrs sich steigernden Anforderungen des Fahr- und Werkstättedienstes in Berücksichtigung gezogen werden.

Zu diesem Kostenvoranschlage haben wir zu bemerken, daß er zum großen Teile auf sehr einläßlichen Berechnungen beruht, zum andern Teile ziemlich detaillierten Schätzungen entspricht, die wohl da und dort geändert werden können, in der Hauptsache aber zuverlässigen Erhebungen entnommen sind. Selbstverständlich können wir das detaillierte Programm diesem Berichte nicht beilegen.

I.

Kosten für die Vollendung des II. Geleises auf der Bergstrecke und den Bau der nördlichen Zufahrtslinien.

Für Restzahlungen an die Unternehmer, Bereinigung des Bahnkatasters, Anfertigung der Pläne nach der Ausführung, Gratifikationen an das Personal der Bauleitung und der allgemeinen Verwaltung nimmt der Bau des II. Geleises auf der Bergstrecke noch eine Summe von ungefähr . . Fr. 100,000. — in Anspruch.

Die Bauprojekte für die nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau mußten bei der definitiven Bearbeitung Abänderungen erleiden, die eine Erhöhung der im Herbst 1890 angegebenen approximativen Baukosten bedingen. In unsern Jahresberichten finden sich ausführliche Mitteilungen über die außergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen die Aufstellung und Prüfung der Bauprojekte infolge gesteigerter Ansprüche von Behörden und Privaten auf Schritt und Tritt begegneten. Obwohl wir uns mit allen Mitteln gegen diese Zumutungen wehrten, drangen wir bei der staatlichen Aufsichtsbehörde mit unserm ablehnenden Standpunkte doch nicht in allen Fällen durch; wir wurden da und dort zu Mehrleistungen herangezogen, die wieder mit Mehrausgaben verbunden sind.

Der Voranschlag stellt sich daher jetzt für Luzern-Immensee auf . . . „ 8,000,000. —
für Zug-Goldau, einschließlich Erweiterung der Station Arth-Goldau zu einem Gemeinschafts-Bahnhofe, auf . . . . . „ 6,900,000. —
Fr. 15,000,000. —

II.

Beteiligung an den Bahnhofkosten Luzern und Zug.

Wir haben in unsern letzten Geschäftsberichten über die Gestaltung dieser wichtigen Angelegenheit so einläßlich Bericht erstattet, daß wir füglich auf das Gesagte verweisen können. Unsere Beitragsleistung für den Bahnhof Luzern ist vertraglich geordnet und wird noch eine Summe von rund . . . . Fr. 2,000,000. — betragen. Ueber den Bau des Bahnhofes Zug besteht noch kein Vertrag, wir schätzen indes unsern Beitrag auf . . . . . „ 450,000. —
Fr. 2,450,000. —

III.

Kosten für weitere Sicherheitsvorkehrungen, Ausdehnung des II. Geleises, Ausbau der Stationen, Geleiseanlagen u. s. w.

1. Zur Sicherung der Bahn gegen Steinfälle, Lawinen, Rutschungen, Abbrüche, Geschiebsentleerungen, Hochwasser u. s. w. ist teils schon beim Bau, teils während der Betriebsperiode sehr viel und wohl mehr als anderwärts unter ähnlichen Verhältnissen gethan worden; dessenungeachtet gibt es noch immer Strecken, an denen

sich gefährliche Stellen schon gezeigt haben, ohne daß man bisher zur Sicherung des Betriebes zu andern Mitteln gegriffen hätte als zu einer sehr sorgfältigen besondern Bewachung. Andere Stellen der an die Bahn tretenden Felslehnen, die sich anfänglich als solid erwiesen hatten, werden im Laufe der Jahre durch die atmosphärischen Einwirkungen gelockert und machen erst in neuester Zeit besondere Schutzvorkehrungen erforderlich.

Um die Abmessungen der eisernen Brücken mit den neuen staatlichen Vorschriften und der zunehmenden Belastung der Treibachsen der Lokomotiven in Einklang zu bringen, müssen die bereits vorgenommenen Verstärkungsarbeiten fortgesetzt werden; alle Brücken sind nach und nach ganz einzudecken und gleich den Stützmauern mit Geländern zu versehen.

Für alle diese Sicherheitsvorkehrungen, für Ausdehnung der Schutzwaldungen, für Beteiligung unserer Gesellschaft an Wildbachverbauungen u. s. w. sind vorzusehen . . . . . Fr. 1,750,000. —

2. Den Geschäftsberichten ist zu entnehmen, wie der Verkehr und damit die Betriebsleistungen von Jahr zu Jahr stetig zugenommen haben. Während im Jahr 1883 1,056,043 Reisende zusammen 55,076,653 Kilometer und 469,711 Tonnen Güter 75,617,940 Kilometer zurücklegten, haben wir für 1893 eine Frequenz von 1,492,196 Reisenden mit 68,963,938 Kilometern und von 805,881 Gütertonnen mit 126,596,967 Kilometern zu verzeichnen. Zur Bewältigung dieses Verkehrs mußten, mit Ausschluß der dienstlichen Materialzüge, im Jahr 1883 20,000 Züge, im Jahr 1893 29,062 Züge ausgeführt werden.

Ein Stillstand oder gar ein Rückgang in den Verkehrsziffern ist nicht anzunehmen, und es sind uns auch keine Umstände bekannt, die einer Fortdauer in der Entwicklung, einer Zunahme in größerm oder geringerm Maße für die nächsten Jahre hinderlich entgegenwirken könnten. Um aber den wachsenden Anforderungen stetsfort und wie bisher in zufriedenstellender Weise genügen zu können, müssen weitere Anstrengungen gemacht und können fernere Ausgaben für Bauten und Anschaffungen nicht umgangen werden. Eine glatte und ökonomische Abwicklung der massenhaften Gütertransporte, wie sie letzten Herbst stattfand, ist wesentlich dem Doppelgeleise auf der Bergstrecke zu verdanken. Um unsern unausgesetzten Bestrebungen nach Verbesserung des durchgehenden Personenverkehrs Vorschub zu leisten und die Hindernisse möglichst zu beseitigen, die sich jetzt noch der raschen und ungestörten Fahrt unserer Expreß- und Personenzüge entgegenstellen, erscheint es als angezeigt, die Erleichterung des doppelspurigen Betriebes auf einzelne Thalbahnstrecken auszudehnen. Wir beabsichtigen, Ihnen hierüber von Fall zu Fall spezielle Vorlagen zu machen. Die Kosten für die beiden schon früher genannten Sektionen sind bekanntlich auf Fr. 2,240,000. — berechnet worden. Im ganzen nehmen wir einen Betrag von „ 4,000,000. — in Aussicht.

Unsere Stationen entsprechen den zur Zeit vorhandenen Verkehrsbedürfnissen; dagegen können sie sowohl mit Bezug auf die Geleiseanlagen und mechanischen Einrichtungen als auf den Umfang der Diensträume den Anforderungen, die man bei fortdauernder Verkehrszunahme an sie stellen muß, nicht mehr genügen. Dazu kommen zahlreiche, immer wiederkehrende Begehren der Behörden nach gedeckten Einsteighalken, Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen, Vergrößerung der Wartsäle und Restaurationen, denen auf die Dauer nicht in allen Fällen eine Berechtigung abgesprochen werden kann.

Im Interesse einer sichern und raschen Betriebsführung liegt auch die Erweiterung und Verbesserung der Weichenstelleinrichtungen, die Erleichterung der Zugsrückmeldungen,

Übertrag Fr. 5,750,000. —

Übertrag	Fr.	5,750,000. —
die Ausdehnung der Speisewasserversorgungen u. s. w. Für alle hierher gehörigen Bauten und Installationen sehen wir einen Betrag von	„	3,500,000. —
vor.		
	Fr.	9,250,000. —

IV.

Vermehrung des Rollmaterials und Erweiterung der Reparaturwerkstätte.

Die stetige Verkehrszunahme erfordert auch die Vermehrung des Rollmaterials und damit im Zusammenhange die Erweiterung der Reparaturwerkstätte.

Ende 1883 besaßen wir

81 Lokomotiven,
195 Personen- und
714 Güterwagen,

womit im Jahre 2,251,200 Lokomotivkilometer und 22,609,907 Wagenachsenkilometer zurückgelegt wurden.

Ende 1893 bestand der Rollpark aus

101 Lokomotiven,
209 Personen- und
1366 Güterwagen.

Die Leistungen betrugen 1893 3,527,813 Lokomotivkilometer und 58,312,190 Wagenachsenkilometer.

Nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik pro 1892 kommen die Leistungen unserer Lokomotiven und Personenwagen trotz der ungünstigen Traktionsverhältnisse den Maximalen der übrigen schweizerischen Normalbahnen sehr nahe, während diejenigen unserer Güterwagen darüber hinausgehen.

Durch den Bau der nördlichen Zufahrtslinien wird die Betriebslänge der Bahn um rund 10 Kilometer vermehrt.

Diese Angaben dürften genügen, um die Anschaffung von weitern Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu begründen. Dabei werden wir aber überdies von der Erwägung geleitet, daß Lokomotiven und Wagen besonderer Bauart und entsprechender Ausstattung erforderlich sind, um unsern Expreßzügen ihren Ruf als sicheres, rasches und bequemes Beförderungsmittel im großen internationalen Verkehr jeder Konkurrenz gegenüber zu erhalten.

Die hienach vorgesehene Verstärkung des Rollparkes und die bezüglichen Ausgaben stellen sich folgendermaßen dar:

a) Lokomotiven:	Restzahlung an bereits abgelieferte Maschinen		Fr.	170,000. —
	20 neue Lokomotiven		„	2,000,000. —
	Ausrüstungsgegenstände u. Verbesserungen an alten Lokomotiven		„	60,000. —
			Fr.	2,230,000. —
b) Wagen:	90 Personenwagen von verschiedenen Klassen	Fr. 2,900,000. —		
	100 Güterwagen	„ 400,000. —		
	Einrichtungen verschiedener Art . . .	„ 120,000 —		
			„	3,420,000. —
			Fr.	5,650,000. —

Für die Werkstätte werden vorgesehen:

a) Bauliche Vergrößerungen u. Ergänzungen im Betrage von		Fr. 350,000. —		
b) Werkzeuge und Werkzeugmaschinen . . .		„ 300,000. —		
			„	650,000. —
			Fr.	6,300,000. —

V.

Zusammenstellung.

ad I	Fr.	15,000,000. —
„ II	„	2,450,000. —
„ III	„	9,250,000. —
„ IV	„	6,300,000. —
	Fr.	33,000,000. —

Geldbeschaffungskosten und Bauzinsen, soweit solche von der Baurechnung getragen werden, sind in dieser Summe nicht inbegriffen. Ueber die Geldbeschaffungskosten wollen wir uns hier nicht aussprechen, dagegen dürften für Bauzinsen in Anschlag gebracht werden:

für die nördlichen Zufahrtslinien, inkl. Bahnhöfe Luzern und Zug	Fr.	900,000. —
für das II. Geleise	„	100,000. —
	Fr.	1,000,000. —
Ohne die Geldbeschaffungskosten dürften demnach erforderlich sein	„	33,000,000. —
	Fr.	34,000,000. —

34 Millionen Franken.

B.

Vorhandene Baumittel.

Wir gehen hier von der Jahresrechnung pro 1893 und den seither geleisteten Zahlungen auf die III. Aktienemission aus.

Die Kapitalrechnung ergibt einen Aktivsaldo von Fr. 2,711,076. 01 oder rund	Fr.	2,700,000. —
Hiezu kommt der verfügbare Betrag des Erneuerungsfonds mit Fr. 5,414,817. 41 oder rund	„	5,400,000. —
und die Einzahlung auf die III. Aktienemission auf Anfang Januar 1894 mit	„	5,000,000. —
	Fr.	13,100,000. —
Hinwieder gehen von diesen Mitteln die Beträge ab, die wir für die Material- und Reservestückvorräte, die sogen. entbehrlichen Liegenschaften u. s. w. brauchen oder schon verwendet haben, und die wir rund anschlagen auf	„	2,500,000. —
Die vorhandenen verfügbaren Baumittel betragen demnach	Fr.	10,600,000. —

Es ist somit vorzusehen ein Betrag von rund

Fr. 23,400,000,

immer ohne Berücksichtigung der Geldbeschaffungskosten.

C.

Beschaffung des weitern Geldbedarfs.

Wir haben soeben dargethan, daß wir noch für längere Zeit genügende Geldmittel besitzen, um unsern Bauverpflichtungen nachzukommen. Dagegen ist der Finanzausweis, den wir im November 1890 aufgestellt haben, zum Teil nicht mehr durchführbar, und wir sind deshalb gesetzlich verpflichtet, einen neuen zu leisten.

Nach dem Generalversammlungsbeschlusse vom November 1890 ist eine Erhöhung des Obligationenkapitals in Aussicht zu nehmen. Die in diesem Beschlusse ebenfalls vorgesehene Erhöhung des Aktienkapitals ist mit dem Anfang dieses Jahres zur vollständigen Durchführung gelangt. Bekanntlich hatte jene Schlußnahme ein besonderes Obligationenkapital von 10 Millionen Franken mit Pfandrecht auf den neuen Linien festgesetzt. Man war nach den damaligen Pfandrechtsverhältnissen und den Bestimmungen über die Kündigung des Obligationenkapitals genötigt, ein gesondertes Anleihen zu machen.

Heute liegt nun die Sache ganz anders. Die Pfandrechtsverhältnisse sind außerordentlich einfach geworden und werden infolge der Rückzahlung des gekündeten sogen. Ceneri-Anleihens mit dem 30. September l. J. so gestaltet, daß mit dieser Rückzahlung nur noch ein Pfandrecht I. Ranges auf dem sogen. reduzierten Netze Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso und Cadenazzo-Locarno besteht. Dazu kommt nun aber noch die Berechtigung der Gesellschaft, vom Jahre 1894 an die Amortisation zu verstärken oder auch das ganze 100 Millionen-Anleihen nach vorheriger mindestens sechsmonatlicher Kündigung zurückzuzahlen.

Es hat keinen Sinn mehr, für die Konversion des alten Anleihens und die weitere Geldbeschaffung gesonderte Anleihen mit gesonderten Pfandrechten zu schaffen. Die einheitliche Gestaltung des Obligationenkapitals liegt nach allen Beziehungen hin im Interesse der Gesellschaft.

Wir haben in erster Linie geglaubt, eine Verstärkung der Auslosung in Aussicht nehmen zu sollen, sind aber hiebei auf Schwierigkeiten gestoßen, wenigstens für den Fall, als große Beträge zur Rückzahlung hätten gelangen sollen.

Infolge dessen strebten wir die Konversion unseres ganzen 4 %igen 100 Millionen-Anleihens an und zugleich die Vermehrung unseres Obligationenkapitals um 25 Millionen Franken und traten mit einem schweizerisch-deutschen Bankkonsortium in Unterhandlungen ein. Wir haben hierüber zu berichten:

1. Es ist ein einheitliches Anleihen von Fr. 125,000,000 in Aussicht genommen. Hiermit stellen wir das Verhältnis zwischen dem Aktien- und Obligationenkapital wieder her, das im Jahre 1879 und 1887 angenommen und von der Aufsichtsbehörde gebilligt wurde, nämlich: 1 : 2,5 (1879 = 34 : 85 Millionen, 1887 = 40 : 100 Millionen).

Das ganze Kapital ist eingeteilt in

100 000	Stücke	zu Fr.	500	=	50 Millionen
75 000	„	„ „	1000	=	75 „

und in fünfundzwanzig Serien, jede Serie 5 Millionen Franken umfassend. Die Stücke von Fr. 500 und 1000 sollen auf die 25 Serien gleichmäßig repartiert werden, somit je $^2/_5$ und $^3/_5$.

2. Für unser bisheriges 100 Millionen-Anleihen ist eine Rückzahlung im Wege der Auslosung binnen spätestens 90 Jahren, d. h. bis 1973, vorgesehen. Wir halten dafür, daß die Auslosung des neuen Anleihens ebenfalls bis zum Jahre 1973 vollzogen sein sollte, d. h. binnen 79 Jahren, wenn es im Anfang des Jahres 1895 zur Emission gelangt. Mit der Kapitalamortisation ist am 30. September 1895 zu beginnen.

Der Gesellschaft ist das Recht gewahrt, mit Wirkung auf 30. September 1904 und nachher jederzeit das ganze Anleihen oder einzelne Serien desselben zurückzuzahlen; der Rückzahlung hat eine dreimonatliche Kündigung vorauszugehen.

3. Der Zinsfuß für das neue Anleihen ist auf $3^1/_2$ % festgesetzt. Vorgänge aus der neuesten Zeit lassen es als möglich erscheinen, diesen Zinsfuß zu erreichen, da diese Anlage wohl als ersten Ranges bezeichnet werden darf. Wenn das heutige 100 Millionen-Anleihen, abgesehen von den bereits amortisierten Beträgen, jährlich 4 Millionen Franken für seine Verzinsung erfordert, würde das neue Anleihen von 125 Millionen, wenn wir nur die Verzinsung ins Auge fassen, eine jährliche Ausgabe von 4,375,000 Fr. beanspruchen, also mit Rücksicht auf

die große Erhöhung einen nicht sehr namhaften Mehrbetrag. Für die Zinstermine ist der 31. März und 30. September festgesetzt. Es ist für die Anlage der Betriebsüberschüsse erwünscht, wenn die hälftige Verzinsung des Obligationenkapitals nicht mit der Ausrichtung der Dividende zusammenfällt.

4. Für das Anleihen wird ein Pfandrecht I. Ranges auf die Linien Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso und Cadenazzo-Locarno, sowie auf die im Bau begriffenen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau bestellt. Der Wert des Pfandobjektes ist seit dem Jahre 1884 durch den Ausbau der Linie, die Vermehrung des Rollmaterials, den Bau des II. Geleises u. s. w. beinahe um 25 Millionen Franken erhöht worden und soll noch den Zuwachs der auf mehr als 15 Millionen Franken veranschlagten nördlichen Zufahrtslinien und der übrigen großen Verbesserungen erhalten.

5. Was nun die Konversion des bestehenden Anleihens betrifft, so kommen wir zum Antrage, Ende September dieses Jahres das ganze 100 Millionen-Anleihen auf den 31. März 1895 zu künden. Wir haben, wie wir bereits angeführt haben, zu diesem Zwecke längere Verhandlungen mit einem Bankkonsortium geführt und sind zum Abschlusse eines Vertrages gelangt, der die Durchführung dieser bedeutenden Operation zu annehmbaren Bedingungen garantiert. Wir heben aus diesem Vertrage folgende wesentliche Punkte hervor:

a) Der Vertrag ist mit nachstehenden Bankinstituten und Bankfirmen abgeschlossen worden:

Basler Bankverein in Basel,
Basler Depositenbank in Basel,
Basler Handelsbank in Basel,
Bankhaus von Speyr & Cie. in Basel,
Bankhaus Zahn & Cie. in Basel,
Union Financière in Genf,
Schweizerische Kreditanstalt in Zürich,
Direktion der Diskonto-Gesellschaft in Berlin,
Bankhaus S. Bleichröder in Berlin,
Bank für Handel und Industrie in Berlin,
Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Deutsche Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a./M.,
Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie. in Köln,
A. Schaaffhausenscher Bankverein in Köln.

Das Konsortium wird unserer Gesellschaft gegenüber durch den Basler Bankverein vertreten, welcher die Korrespondenz und die Abrechnungen mit uns besorgt.

b) Diese Bankinstitute und Bankfirmen übernehmen unter Vorbehalt einer Retrozession von 4 Millionen Franken einen Betrag von 100 Millionen Franken nominal fest zum Kurse von 98½ % und gewähren uns am Reingewinn, der aus der Konversion und dem freihändigen Verkaufe erzielt wird, einen Anteil von 33⅓ %.

Die Zahlung seitens des Konsortiums hat zu erfolgen, soweit die Titel des neuen 3½ %-Anleihens von den Inhabern alter 4 %-Obligationen in der Konversion acceptiert werden: durch Einlieferung der zur Konversion angemeldeten alten 4 %-Titel, welche mit Coupons per 30. Juni 1895 f. f. versehen sein müssen und von der Direktion der Gotthardbahn zum Preise von 101% tel quel (Kapital plus 4 % Zins für 3 Monate) an Zahlung angenommen werden, wogegen die neuen Titel zu 98½ % tel quel angerechnet werden. Für den Rest: durch Bareinzahlung zum Kurse von 98½ %, abzüglich Stückzinsen bis 31. März 1895. Dem Konsortium steht das Recht zu, mit Ablauf der für die Konversion angesetzten Frist, frühestens jedoch vom 15. Oktober 1894 ab, jederzeit beliebige Beträge dieses Restbetrages oder auch den ganzen Restbetrag auf einmal zu beziehen und einzubezahlen.

c) Die Kosten der Anfertigung der Interimsscheine und der definitiven Obligationen inklusive Stempel gehen zu Lasten der Gotthardbahn, nicht aber andere Gebühren, so namentlich nicht der deutsche Stempel.

d) Das Konsortium hat die übernommenen 3½ %-Obligationen bis spätestens 15. März 1895 den Inhabern der gekündeten 4 %-Obligationen zu einem Kurse von nicht unter 99½ % und nicht über 100 % zur Konversion anzubieten.

e) Die dem Konsortium angehörenden Bankinstitute und Bankfirmen verpflichten sich, die seitens des Konsortiums an die Direktion der Gotthardbahn einzuzahlenden Gelder für durch die Konversion nicht beanspruchte Stücke auf Begehren der Direktion der Gotthardbahn ihrerseits wieder pro rata ihrer Beteiligung von der Direktion der Gotthardbahn für die Zeit bis 31. März 1895 in Konto-Korrent entgegen zu nehmen, und zwar gegen eine Verzinsung von 2½ % p. a.

f) Allenfalls aus diesem Vertrage entstehende Streitigkeiten sollen vom schweizerischen Bundesgerichte in Lausanne entschieden werden.

6. Über die Beschaffung der weiter erforderlichen Mittel für unsere Bauverpflichtungen sollen im Laufe der nächsten Jahre die Obligationen dienen, die nicht für die Konversion, beziehungsweise Rückzahlung des 100 Millionen-Anleihens verwendet werden müssen. Voraussichtlich ist unser Bedarf für 2 Jahre gedeckt, immerhin ist des Finanzausweises wegen jetzt schon dem Verwaltungsrate die Vollmacht zu erteilen, im geeigneten Zeitpunkte neue 3½ %-Obligationen bis zum Betrage von 15 Millionen Franken zu emittieren.

Nach diesen Ausführungen stellen wir folgenden Antrag:

Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

nach Kenntnisnahme von einem Antrage des Verwaltungsrates,
in Anwendung von Art. 29, Ziffer 4 der Gesellschaftsstatuten

beschließt:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, zum Zwecke der Konversion des bestehenden vierprozentigen Anleihens der Gotthardbahngesellschaft und zur Deckung der weitern Baubedürfnisse drei und ein halb-prozentige Obligationen im Gesamtbetrage von 125 Millionen Franken, welche spätestens innert 79 Jahren in Kapital und Zinsen getilgt werden sollen, zu emittieren.

Dieses Obligationenkapital wird in 25 Serien eingeteilt, jede Serie 5 Millionen Franken umfassend.

Für die sämtlichen Obligationen des neuen Anleihens ist ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linien Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso, Cadenazzo-Locarno und die im Bau begriffenen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau zu bestellen.

2. Für den Baubedarf der nördlichen Zufahrtslinien, der Bahnhofbauten in Luzern und Zug, den Bau des II. Geleises auf den Strecken Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona, sowie für den Ausbau der Linie wird der Verwaltungsrat ermächtigt, über den für die Konversion des alten Anleihens hinaus erforderlichen Betrag in geeignetem Zeitpunkte bis auf Fr. 15,000,000 dieses neuen Anleihens zu emittieren.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.

Beilage 4.

Luzern, den 27. September 1894.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Dem Berichte unseres Verwaltungsrates über die heutigen Geschäfte, d. d. 10. September d. Js., der u. a. einläßliche Mitteilungen über den mit einem Bankkonsortium abgeschlossenen Vertrag enthält, haben wir vier Mitteilungen beizufügen:

1. § 2, litt. b des Konversionsvertrages (Seite 6, Ziffer 3 des Berichts) enthält die Bestimmung, daß das neue $3^1/_2$ %-Anleihen von 125 Millionen Franken auf den 30. September 1904 gekündet werden könne. Nun ist es nachträglich gelungen, vom Finanzkonsortium eine etwas günstigere Bestimmung zu erhalten, indem dieser Termin auf den 30. September 1901 gestellt worden ist.

2. § 2 d erhält am Schlusse folgenden Zusatz: Die Gesellschaft vergütet den betreffenden Zahlstellen für Einlösung der Zinscoupons eine Provision von $^1/_4$ % und für Rückzahlung der Obligationen eine Provision von $^1/_8$ % vom eingelösten Betrage.

3. In § 2, litt. g des Vertrages soll nach dem Wunsche des Konsortiums auch in Genf ein Publikationsorgan bezeichnet werden.

4. § 3 b des Vertrages enthält die Bestimmung, daß das Konsortium frühestens vom 15. Oktober 1894 ab für den Rest der nicht konvertierten Titel beliebige Beträge gegen Barzahlung beziehen könne. Dieser Termin ist auf den 17. Oktober 1894 hinausgerückt worden. (Vrgl. Seite 7, Ziffer 5, litt. b des Berichts.)

Diese 4 Bestimmungen, von denen nur die erste von Bedeutung ist, müssen formell noch durch einen Nachtragsvertrag bestätigt werden. Wir werden deshalb, sofern die Generalversammlung den Antrag des Verwaltungsrates gutheißt, den Konsortiumsmitgliedern die Ratifikation nur unter dem Vorbehalte mitteilen, daß dieser Nachtrag allseitig unterzeichnet werde.

Mit vollkommener Hochachtung

Für die Direktion der Gotthardbahn:

Sev. Stoffel.

Beilage 5.

Statistische Tabellen.

		Seite
1.	Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken	2
2.	Durchschnittsergebnisse	4
3.	Frequenz und Einnahmen nach Monaten	5
4.	„ „ „ „ den Stationen	7
5.	Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Gotthardbahn	9
6.	Verkehr nach Entfernungen	11
7.	„ „ Warengattungen	12
8.	Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	15
9.	Ausgaben des Betriebes	16
10.	Durchschnittsergebnisse der Ausgaben	17
11.	Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben	18
12.	Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	19
13.	Zugsleistungen	20
14.	Bestand der Lokomotiven Ende 1894	21
15.	Lokomotivleistungen, serien- und monatweise	22
16.	Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven	24
17.	Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven	25
18.	Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Lokomotiven	26
19.	Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Lokomotiven 1885—1894	28
20.	Bestand des Wagenparkes Ende 1894	29
21.	Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen	31
22.	Leistungen, Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Wagen pro 1885—1894	32
23.	Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen	33
24.	Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen)	34
25.	Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1885—1894 pro Lokomotiv-, Wagenachsen und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen)	35

1. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Transportquantitäten				Transporteinnahmen					
	1894		1893		1894			1893		
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . I. Klasse	53502	3.37	52464	3.52	934113	99	17.95	903969	28	18.51
" " . . II. "	153747	9.68	152129	10.19	1123438	76	21.58	1077850	93	22.07
" " . . III. "	378994	23.87	368642	24.71	926573	47	17.80	945921	23	19.36
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:										
Hin- und Rückfahrt I. "	10062	0.63	10340	0.69	108602	96	2.09	107678	73	2.20
" " " II. "	85950	5.41	92188	6.18	379690	01	7.29	380546	37	7.79
" " " III. "	379276	23.89	370130	24.81	319376	45	6.14	309224	93	6.33
Abonnementsbillette . I. "	120	0.01	24	—	200	—	—	40	—	—
" . II. "	10008	0.63	8208	0.55	14896	17	0.29	11993	11	0.25
" . III. "	59916	3.77	56568	3.79	20838	59	0.40	17142	73	0.35
Gesellschafts-, Schul-, Lust- u. Rundfahrten I. "	20411	1.29	21351	1.43	202234	—	3.89	196531	19	4.03
" " II. "	110050	6.93	96700	6.48	465989	20	8.95	387031	16	7.92
" " III. "	187943	11.84	150747	10.10	589335	33	11.32	453440	75	9.29
Beamtenbillette . . I. "	295	0.02	392	0.03	886	22	0.02	1118	57	0.02
" . . II. "	16509	1.04	16841	1.13	11897	07	0.23	12585	99	0.26
" . . III. "	68972	4.34	61916	4.15	17917	26	0.34	16769	93	0.35
Militärtransporte . III. "	27646	1.74	10700	0.72	55751	19	1.07	28460	04	0.58
Marktbillette . . . II. "	602	0.04	640	0.04	948	20	0.02	1004	45	0.02
" . . . III. "	12226	0.77	11404	0.76	11426	55	0.22	10703	85	0.22
Billette für hülfsbedürftige Ausländer . . . III. "	503	0.03	466	0.03	2744	91	0.05	2634	26	0.05
Polizeitransporte	8332	0.52	8346	0.56	17413	69	0.33	18008	14	0.37
Arbeiterbillette . . III. "	2800	0.18	2000	0.13	910	—	0.02	1140	—	0.03
Total . .	1587864	100.00	1492196	100.00	5205184	02	100.00	4883795	64	100.00
Rekapitulation nach Klassen.										
I. Klasse	84390	5.32	84571	5.67	1246037	17	23.94	1209337	77	24.76
II. "	376866	23.73	366706	24.57	1996859	41	38.36	1871012	01	38.31
III. "	1126608	70.95	1040919	69.76	1962287	44	37.70	1803445	86	36.93
Total . .	1587864	100.00	1492196	100.00	5205184	02	100.00	4883795	64	100.00

	Transportquantitäten				Transporteinnahmen					
	1894		1893		1894			1893		
II. Gepäck-, Tier- u. Güter-transport.	Tonnen	Prozente	Tonnen	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente	Fr.	Ct.	Prozente
a. Gepäck	5586	—	5294	—	482352	61	—	461519	56	—
	Stück		Stück							
b. Tiere . . . I. Klasse	2376	1.38	1016	1.91						
II. „	70308	41.04	25251	47.47	843408	42	—	214092	10	—
III. „	64039	37.38	22294	41.91						
IV. „	34606	20.20	4635	8.71						
Total . .	171329	100.00	53196	100.00	843408	42	—	214092	10	—
c. Güter aller Art.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	42440	5.23	35491	4.48						
Stückgutklasse 1	17605	2.17	18457	2.33						
„ 2	22228	2.74	23781	3.01						
Wagenladungen.										
Allgemeine Klasse A	16787	2.07	18051	2.28						
„ „ B	23449	2.89	23409	2.96						
Spezialtarife I a	10476	1.29	10026	1.27	8581677	98	95.56	8478617	36	96.86
b	46225	5.70	45601	5.76						
II a	2625	0.33	3000	0.38						
b	19414	2.39	25594	3.23						
III a	14284	1.76	22085	2.79						
b	90836	11.20	84154	10.63						
Ausnahmetarife	504799	62.23	481776	60.88						
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren 2c.)	. .	.	. .	.	388907	65	4.34	275074	30	3.14
Total . .	811168	100.00	791425	100.00	8970585	63	100.00	8753691	66	100.00
Total der Transporteinnahmen	. .	.	. .	.	15501530	68	95.81	14313098	96	95.73
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen	. .	.	. .	.	678534	17	4.19	638290	11	4.27
Gesamttotal der Einnahmen	. .	.	. .	.	16180064	85	100.00	14951389	07	100.00

2. Durchschnittsergebnisse.

Betriebene Bahnlänge: 266 Kilometer		1894	1893
1. Personentransport.			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	19568.36	18360.13
„ „ Reisenden	„	3.28	3.27
„ „ Reisenden und Kilometer	Centimes	6.88	7.08
Jeder Reisende hat im Durchschnitt aller Klassen befahren	Kilometer	47.67	46.22
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	284568	259263
Auf jeden Kilometer kommen	„	5969	5610
„ „ Personenwagenachsenkilometer kommen	„	4.32	4.29
„ „ Personenzugskilometer kommen	„	46.75	46.67
„ „ Lokomotivkilometer kommen	„	42.62	39.84
2. Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
a. Gepäck:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1813.35	1735.04
„ „ Tonne	„	86.35	87.18
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	71.86	72.56
„ „ Reisenden	„	30.38	30.93
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	120.16	120.15
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	2523	2391
„ jeden Kilometer kommen	„	21.00	19.90
„ „ Reisenden kommen	Kilogramm	3.52	3.55
b. Tiere:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	3170.71	804.86
„ „ Stück	„	4.92	4.02
c. Güter aller Art:			
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer	Franken	33724.01	32908.62
„ „ Tonne	„	11.06	11.06
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	7.10	7.00
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	155.66	157.98
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	474704	470030
„ jeden Kilometer kommen	„	3049	2975
„ „ Güterwagenachsenkilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	2.06	2.17
„ „ Zugskilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	48.30	50.87
„ „ Lokomotivkilometer, Gepäck u. Tiere inbegr., kommen	„	35.02	36.76
Total der Transporteinnahmen per Bahnkilometer	Franken	58276.43	53808.64
3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen.			
Betreffnis per Bahnkilometer	Franken	2550.88	2399.59
Totaleinnahmen per Bahnkilometer	Franken	60827.31	56208.23
„ „ Zugskilometer	„	5.96	6.01
„ „ Lokomotivkilometer	„	4.32	4.34

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten

1894 Monate	a. Transportquantitäten															
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter												
				Eilgut	Stückgut		Wagenladungen								Ausnahmetarife	Total
							Allgemeine Klassen		Spezialtarife							
									I		II		III			
					1	2	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 . .	78663	210	3180	2590	1250	1499	1179	1728	910	6749	127	1848	2280	4937	35115	60212
Februar . .	86436	244	5879	3705	1312	1509	1189	1767	801	5143	86	1783	1712	6293	36513	61813
März . . .	134072	405	10453	6382	1538	1939	1406	1951	926	4836	170	1571	1571	6933	43475	72698
April . . .	124623	565	11833	5508	1467	2109	1462	1768	820	3224	200	1305	1921	9347	44149	73280
Mai	136671	573	14951	4000	1574	1889	1368	1682	865	2648	216	1676	854	9905	44337	71014
Juni	125924	438	12787	3203	1402	1778	1067	1502	812	2217	200	1220	831	8933	43270	66435
Juli. . . .	171369	569	10656	3516	1323	1659	811	1291	800	2336	413	794	893	8284	37037	59157
August . . .	218330	692	14923	2759	1526	1801	999	1556	839	3074	242	522	806	7490	39840	61454
September .	177692	707	18319	2624	1539	1954	1785	2611	833	2522	265	1112	905	7558	42418	66126
Oktober . .	131888	568	28069	2891	1699	2254	2710	3126	1009	3827	325	2797	1080	10247	50419	82384
November .	107353	360	20530	2466	1598	2017	1473	2402	937	4647	174	2703	828	6536	43184	68965
Dezember .	94843	255	19749	2796	1377	1820	1338	2065	924	5002	207	2083	603	4373	45042	67630
Total	1587864	5586	171329	42440	17605	22228	16787	23449	10476	46225	2625	19414	14284	90836	504799	811168
gegenüber 1893																
mehr	95668	292	118133	6949	—	—	—	40	450	624	—	—	—	6682	23023	19743
weniger . .	—	—	—	—	852	1553	1264	—	—	—	375	6180	7801	—	—	—

1894	b. Einnahmen.															
Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Einnahmen aus verschied. Quellen		**Total**		Bruttoeinnahmen p. Kilometer 1894		Bruttoeinnahmen p. Kilometer 1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	210988	05	18582	87	12714	48	688066	71			930352	11	3497	57	2856	06
Februar . . .	274646	28	21428	07	26486	89	675895	77			998457	01	3753	60	3341	98
März	614166	91	39389	89	47237	93	797861	83			1498656	56	5634	05	5073	30
April	559210	77	59314	63	55556	38	791375	58			1465457	36	5509	24	5152	75
Mai	442562	92	59797	87	66332	38	768189	65			1336882	82	5025	88	4703	26
Juni	347944	03	36304	35	62829	97	729525	13			1176603	48	4423	32	4274	98
Juli	478752	57	40106	74	71532	79	647513	19			1237905	29	4653	78	4511	72
August . . .	654063	41	45371	41	89104	89	691643	83			1480183	54	5564	60	4828	40
September .	562087	63	59884	13	95152	50	737565	68			1454689	94	5468	75	5129	27
Oktober . . .	440465	17	50407	21	136449	44	906512	31			1533834	13	5766	29	5164	65
November .	337675	11	30323	30	93285	45	773110	88			1234394	74	4640	58	4573	29
Dezember . .	282621	17	21442	14	86725	32	763325	07			1154113	70	4338	77	4198	98
Jan.—Dez. .	—	—	—	—	—	—	—	—	678534	17	678534	17	2550	88	2399	59
Total	5205184	02	482352	61	843408	42	8970585	63	678534	17	16180064	85	60827	31	56208	23
gegenüber 1893																
mehr	321388	38	20833	05	629316	32	216893	97	40244	06	1228675	78	4619	08		
weniger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Abgegangene Personen	Gepäck	Tiere	Güter*) Versand	Güter*) Empfang	Güter*) Total	Total-einnahmen		Gegenüber 1893 Personen	Gegenüber 1893 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	53032	543	3112	8757	18643	27400	750805	47	+ 4348	+ 2525	7	6	4
Ebikon	556	1	24	17	169	186	2186	65	+ 219	+ 79	46	45	46
Gisikon	2604	2	79	550	1386	1936	7780	65	+ 576	— 188	42	33	40
Rothkreuz . . .	13583	7	428	3537	3306	6843	140404	30	+ 739	— 3917	23	18	11
Immensee . . .	19975	25	1389	1903	4192	6095	41168	88	+ 1311	+ 646	19	21	22
Arth-Goldau . .	43873	52	938	6627	10686	17313	143977	45	+ 3309	+ 45	9	9	9
Steinen	24617	49	717	1213	1484	2697	35025	45	— 177	— 2843	14	30	24
Schwyz	60875	140	2321	7166	9091	16257	136144	92	+ 2521	+ 2083	4	10	12
Brunnen . . .	55657	196	351	161546	164783	326329	2573844	28	+ 2057	+120182	5	1	2
Sisikon	11219	6	66	86	150	236	5426	45	+ 1264	— 165	27	43	42
Flüelen	32053	105	267	3484	3784	7268	134972	95	+ 44	— 1461	12	16	13
Altdorf	32252	81	3625	4091	7432	11523	118350	14	+ 2538	+ 275	11	11	15
Erstfeld	36869	27	797	4399	6594	10993	96470	15	+ 3720	+ 5799	10	12	16
Amsteg	10284	29	75	853	441	1294	15957	85	— 773	— 113	29	38	34
Gurtnellen . . .	5417	4	87	4933	388	5321	17490	15	+ 265	+ 2303	36	24	31
Wasen	4639	11	31	4434	524	4958	22809	95	— 87	— 48	38	25	28
Göschenen . . .	23433	122	1062	1307	5001	6308	143988	25	— 705	— 906	16	20	8
Airolo	15445	57	1113	564	2210	2774	76687	05	— 1459	— 1120	21	27	17
Ambri-Piotta . .	4887	9	776	654	1172	1826	23350	09	— 500	+ 72	37	34	27
Rodi-Fiesso . .	4556	5	194	94	301	395	9733	45	— 674	— 94	39	42	38
Faido	10425	45	1311	545	2177	2722	59420	45	— 95	+ 176	28	28	19
Lavorgo . . .	4338	4	703	5362	658	6020	13113	70	+ 107	+ 623	40	22	36
Giornico . . .	1298	2	35	1419	241	1660	4938	95	— 135	+ 1004	44	37	44
Bodio	4147	5	577	1326	381	1707	14403	—	— 233	+ 606	41	36	35
Biasca	27042	57	1981	10511	7274	17785	121264	10	+ 1308	— 547	13	8	14
Osogna	10265	5	39	27874	918	28792	62419	15	— 327	+ 5491	30	5	18
Claro	8185	4	45	1085	80	1165	5124	50	— 482	+ 691	32	40	43
Castione . . .	6815	11	222	5674	2125	7799	16424	93	+ 324	— 1246	34	15	33
Bellinzona . . .	130241	284	2269	5513	26514	32027	591832	87	+11271	+11030	1	3	5
Giubiasco . . .	13475	13	2754	246	847	1093	21585	—	+ 166	— 1045	24	41	29
Übertrag	672057	1901	27388	275770	282952	558722	5407101	18					

*) Dienstsendungen nicht inbegriffen.

	Abgegangene Personen	Gepäck	Tiere	Güter			Total-einnahmen		Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach		
				Versand	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht	Einnahmen
	Zahl	Tonn.	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Zahl	Tonnen			
Übertrag	672057	1901	27388	275770	282952	558722	5407101	18					
Cadenazzo . .	13347	8	446	234	1005	1239	8548	85	+1065	+ 608	25	39	39
Magadino . .	7406	22	30	1051	2071	3122	31267	05	+ 422	+ 681	33	26	25
San Nazzaro .	2587	9	7	83	125	208	2964	45	+ 135	+ 82	43	44	45
*Ranzo-Gera . .	6754	37	6	—	—	—	7137	50	+ 658	—	35	—	41
Pino transit . .	872	2	65375	3267	3832	7099	536497	14	+ 194	+ 525	45	17	6
Rivera-Bironico .	9646	3	90	1221	597	1818	11633	20	—1175	— 296	31	35	37
Taverne . . .	21571	5	301	977	1433	2410	42701	—	—1306	+1055	18	32	20
Lugano . . .	111439	539	1633	5966	24871	30837	791794	86	+5451	+3089	2	4	3
Melide . . .	15636	12	28	3529	2862	6391	28361	15	—1508	— 359	20	19	26
Maroggia . .	22914	14	25	2639	5332	7971	41316	70	+1922	+2883	17	14	21
Capolago . .	23612	71	35	847	1862	2709	35826	80	+ 449	— 89	15	29	23
Mendrisio . . .	53588	64	1250	2935	5954	8889	142136	47	+1309	+ 530	6	13	10
Balerna . . .	12181	16	72	3766	2121	5887	20643	60	+ 335	+ 237	26	23	30
Chiasso . . .	85313	256	66677	22474	23384	45858	3193719	49	+3185	—3319	3	2	1
Gordola . . .	15351	11	400	1222	1287	2509	16543	45	—1458	—1346	22	31	32
Locarno . . .	44945	243	1664	7996	10600	18596	339494	10	+2956	—1271	8	7	7
Total .	1119219	3213	165427	333977	370288	704265	10657686	99					

* Personenhaltstelle.

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

	Von der Gotthardbahn		Nach der Gotthardbahn		Total		Differenz gegenüber 1893	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
I. Verkehr mit andern Bahnen.	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Vereinigte Schweizerbahnen . .	2181	32940	5882	5040	8063	37980	+ 2365	+11526
Rorschach-Heiden	—	172	—	—	—	172	—	+ 18
Landquart-Davos	16	—	151	—	167	—	+ 43	—
Appenzellerbahn	37	—	25	—	62	—	— 38	—
Tößthalbahn	—	2107	40	110	40	2217	+ 40	+ 1127
Schweizerische Nordostbahn . .	28038	88744	36020	12960	64058	101704	+ 8776	+25167
Bötzbergbahn	41	301	69	1590	110	1891	+ 70	— 192
Schweizerische Südostbahn . . .	29073	4693	15850	1193	44923	5886	+ 2794	— 78
Sihlthalbahn	—	1671	—	139	—	1810	—	+ 967
Schweizerische Centralbahn . . .	18253	38232	19088	22440	37341	60672	+ 4314	+ 9468
Aargauische Südbahn	1817	6512	4789	1473	6606	7985	+ 1286	+ 961
Schweizerische Seethalbahn . .	20	1108	157	209	177	1317	— 34	— 109
Jura-Simplon-Bahn	6577	36782	10734	3624	17311	40406	+ 3880	+ 7995
Brünigbahn	28	—	86	—	114	—	— 8	—
Bödelibahn	34	473	1	32	35	505	+ 6	+ 271
Thunerseebahn	—	17	—	11	—	28	—	+ 18
Neuenburger Jurabahn . . .	3	154	103	70	106	224	— 17	— 122
Emmenthalbahn	5	9955	81	963	86	10918	+ 34	+ 4965
Eisenbahn Langenthal-Huttwyl .	2	1759	4	42	6	1801	— 1	— 95
Rigibahnen	3481	—	4356	—	7837	—	— 1320	—
Monte Generoso	645	—	149	—	794	—	— 191	—
Vierwaldstättersee	540	—	1314	—	1854	—	+ 215	—
Luganersee	—	—	3876	—	3876	—	— 296	—
Langensee	765	—	192	—	957	—	— 216	—
Comersee	72	—	561	—	633	—	+ 94	—
Deutsche Bahnen	966	114	4056	*75063	5022	75177	+ 575	+12287
Oesterreichische Bahnen	47	30	62	311	109	341	+ 73	+ 129
Französische Bahnen	508	1	1092	—	1600	1	— 200	— 1
Belgische und Niederländ. Bahnen	220	717	660	* 6090	880	6807	— 30	— 3907
Englische Bahnen	367	—	839	—	1206	—	— 798	—
Italienische Bahnen	37309	14185	36777	58794	74086	72979	— 9763	+ 883
Kombinierbare Rundreisebillette .	9159	—	124029	—	133188	—	+ 9266	—
Total d. Verkehrs m. and. Bahnen	140204	240667	271043	190154	411247	430821	+20919	+71278

* Inbegriffen 13345 Tonnen in Chiasso tr., Pino tr., Locarno tr. reexpedierte Güter und 56596 Tonnen Steinkohlen für den eigenen Gebrauch der G.B.

II. Transitverkehr.	Von Rigibahnen u. Südostbahn		Nach Rigibahnen u. Südostbahn		Total		Differenz gegenüber 1893	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Vereinigte Schweizerbahnen . .	341	12	32	—	373	12	+ 370	+ 12
Schweizerische Nordostbahn . .	804	965	4345	69	5149	1034	+ 407	+ 501
Bötzbergbahn	—	—	510	—	510	—	+ 362	—
Schweiz. Centralbahn	88	565	3657	561	3745	1126	+ 2114	+ 304
Aargauische Südbahn	152	117	3290	119	3442	236	+ 1089	— 232
Schweiz. Seethalbahn	—	10	261	23	261	33	+ 32	— 27
Jura-Simplon-Bahn	304	542	9281	396	9585	938	+ 4292	— 27
Emmenthalbahn	—	16	—	88	—	104	—	— 7
Neuenburger Jurabahn. . . .	—	—	—	—	—	—	— 292	—
Brünigbahn	—	4	32	14	32	18	+ 32	— 3
Berner Oberlandbahnen . . .	—	—	—	—	—	—	—	— 1
Vierwaldstättersee	—	—	—	—	—	—	— 85	—
Deutsche Bahnen	5	—	305	201	310	201	— 49	— 124
Belgische Bahnen	—	—	101	—	101	—	+ 37	—
Italienische Bahnen	47	—	26	—	73	—	+ 9	—
Französische Bahnen	—	—	27	—	27	—	+ 26	—
	1741	2231	21867	1471	23608	3702	+ 8344	+ 396
	Von Italien		Nach Italien					
Vereinigte Schweizerbahnen . .	207	13612	350	1769	557	15381	+ 47	— 272
Tößthalbahn	—	764	—	7	—	771	—	— 229
Schweiz. Südostbahn	—	1092	—	98	—	1190	—	— 26
Schweizerische Nordostbahn . .	5080	39475	6315	8597	11395	48072	— 1396	— 4422
Bötzbergbahn	—	346	111	1	111	347	+ 51	— 34
Schweizerische Centralbahn . .	5165	15884	4710	7077	9875	22961	— 232	—12084
Aargauische Südbahn	39	2602	88	69	127	2671	— 5	— 1634
Schweizerische Seethalbahn . .	—	218	—	1	—	219	—	— 108
Jura-Simplon-Bahn	551	16190	1062	2220	1613	18410	+ 158	— 2518
Emmenthalbahn	—	1948	—	64	—	2012	—	— 939
Monte Generoso	1200	—	—	—	1200	—	— 178	—
Deutsche Bahnen	2145	59775	3920	127176	6065	186951	— 659	—26139
Französische Bahnen	1837	—	1302	—	3139	—	— 14	—
Belgische u. Niederländische Bahnen	1132	12758	1229	13166	2361	25924	— 514	+ 3501
Englische Bahnen	1371	8963	6257	—	7628	8963	+ 1945	+ 2594
Internationaler Rundreiseverkehr .	2112	—	8503	—	10615	—	+ 169	—
	20839	173627	33847	160245	54686	333872	— 628	—42310
Total des Transitverkehrs					78294	337574	+ 7716	—41914
Gesamttotal .					489541	768395	+28635	+29364

6. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz in Kilometern	Personen		Personenkilometer		Güter		Tonnenkilometer	
	1894	1893	1894	1893	1894	1893	1894	1893
von — bis	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl	Tonnen	Tonnen	Zahl	Zahl
3 — 10	438648	421742	2878290	2766560	21293	21236	155696	154205
11 — 20	341105	326776	5296962	5085306	39002	30828	597092	487085
21 — 30	272526	258596	6979613	6604220	55867	52492	1465389	1376020
31 — 40	111877	102382	4041726	3725442	13299	13142	465193	466818
41 — 50	63404	56879	2859343	2563052	24588	29684	1111956	1376440
51 — 60	61427	52347	3478221	2958092	10083	11215	567356	633345
61 — 70	31721	31438	2001721	1989172	9582	7648	607328	486643
71 — 80	14887	16340	1132660	1245076	8731	8601	650336	637848
81 — 90	5113	6046	426915	505758	2621	1982	226471	170019
91 — 100	11004	12622	1051481	1206508	2511	2313	239345	220458
101 — 110	5472	5797	578660	611531	1414	1677	146793	173856
111 — 120	23333	15709	2732752	1834516	1773	2210	203526	253013
121 — 130	414	546	51558	68033	6404	4936	795451	608322
131 — 140	6943	5320	937272	719600	12495	13375	1731711	1861441
141 — 150	5898	5167	851773	750445	13873	15410	2019119	2240559
151 — 160	8429	8884	1331398	1400080	18616	13730	2915038	2161269
161 — 170	825	822	136348	135862	34793	25095	5799393	4179821
171 — 180	28432	26205	5001622	4611496	9344	8828	1656715	1567126
181 — 190	15561	11930	2920187	2232129	229047	218084	42195118	40168426
191 — 200	8187	7014	1613807	1382043	11706	11811	2314912	2329825
201 — 210	33113	26542	6766565	5417860	61153	44505	12307083	8961730
211 — 220	24498	23517	5243132	5032558	201571	227430	43137114	48671208
221 — 230	3609	2857	808456	640023	313	324	70417	72841
232	71438	66718	16574616	15478576	21089	24869	4892648	5769608
Total	1587864	1492196	75695078	68963938	811168	791425	126271200	125027926

Betriebsjahr	Gepäck		Tiere		
	Tonnen	Tonnenkilometer	Stück	Tonnen	Tonnenkilometer
1894	5586	671229	171329	25991	4251750
1893	5294	636078	53196	9162	932963

7. Verkehr nach Warengattungen.

	1894 Tonnen.	1893 Tonnen.
A. Lebens- und Genußmittel.		
a) Verbrauchsmittel.		
I. In festem Zustande.		
1. Getreide, Malz und Hülsenfrüchte	192152	135320
2. Mehl und Mühlenfabrikate	33066	47408
3. Kartoffeln	6133	4498
4. Feldfrüchte, Gartenfrüchte und Gemüse	8760	7740
5. Baumfrüchte	10261	7659
6. Weintrauben z. Weinbereitung	9578	9681
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	6252	3835
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	10668	9309
9. Eier	17665	15590
10. Kaffee	592	601
11. Kaffeesurrogate	3410	2163
12. Zucker, raffiniert	3679	3078
13. Rohzucker	203	94
14. Tabak, roh und fabriziert	1007	1010
II. In flüssigem Zustande.		
15. Milch, einschließlich kondensierte	1823	1303
16. Wein, Most, Speiseessig	34128	50147
17. Bier	3910	3526
18. Branntwein und Liqueur	1078	1363
19. Mineralwasser	266	354
b) Gebrauchsmittel.		
20. Hausrat und Effekten	3286	3135
21. Bücher, Kunstgegenstände	586	579
Total	348503	308393
B. Brennmaterialien.		
22. Brennholz und Holzkohlen	7766	10093
23. Torf	100	12
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Coaks	47981	*65879
Total	55847	75984
C. Baumaterialien.		
25. Bausteine und Pflastersteine, Marmor, roh	63690	52614
26. Backsteine, Ziegel	14069	9560
Übertrag	77759	62174

	1894 Tonnen.	1893 Tonnen.
Übertrag	77759	62174
27. Dachschiefer	24	58
28. Kalksteine, Gipssteine	41	88
29. Kalk, Gips	4676	5264
30. Cement, Traß	15347	16300
31. Cementplatten, -röhren, und -steine	456	644
32. Asphalt	157	127
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeit, rohe	2349	1798
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	13419	14177
Total	114228	100630
D. Metallindustrie.		
35. Eisen, roh, alt, Erze	41327	43995
36. Eisen, fabriziert	32895	30240
37. Eisenbahnschienen, neue, Räder, Schwellen und Zubehör	10705	8090
38. Eisenwaren	8125	9678
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn in allen Formen	1814	2106
40. Maschinen, zusammengesetzte	4701	3454
41. Maschinenteile	9581	9188
Total	109148	106751
E. Textilindustrie.		
a) In Baumwolle.		
42. Baumwolle, roh	12739	11900
43. Baumwoll-Garn u. -Tücher, roh	1460	2305
44. Baumwollstoffe und Baumwollwaren	2755	1515
45. Baumwollabfälle	974	1096
b) In Leinen, Hanf etc.		
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	7240	6240
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs 2c.	3647	4424
c) In Seide.		
48. Seidenabfälle, Cocons	749	851
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	4907	4328
Übertrag	34471	32659

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

	1894 Tonnen.	1893 Tonnen.
Übertrag . .	34471	32659
d) In Wolle.		
50. Wolle, roh und Wollabfälle .	6065	4129
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaren	1313	1289
Total . .	41849	38077
F. Gerberei.		
52. Felle und Häute	703	761
53. Rinde	935	1015
54. Übrige Gerbstoffe	40	122
55. Leder und Lederwaren . . .	673	689
Total . .	2351	2587
G. Glas- u. Thonfabrikation.		
56. Glas, Fensterglas u. Tafelglas	2643	3211
57. Glas, Hohlglaswaren . . .	2926	3101
58. Thonwaren	1400	1211
59. Thonröhren aller Art . . .	317	738
Total . .	7286	8261
H. Papierfabrikation.		
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff u. Strohstoff), Papierspäne	3807	4488
61. Papier und Karton. . . .	948	908
62. Packpapier und Packpappe. .	380	292
Total . .	5135	5688
J. Strohindustrie.		
63. Strohwaren aller Art . . .	1106	1340
K. Holzindustrie.		
64. Nutzholz, einheimisches u. außereuropäisches, Faßdauben .	4330	3870
65. Parqueterie und Bauschreinerarbeit, grobe	584	564
66. Holzwaren	1034	1353
Total . .	5948	5787
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie.		
67. Farben und Farbwaren . . .	4701	4690
68. Farbholz	34	106
69. Farberden.	690	1174
Übertrag . .	5425	5970

	1894 Tonnen.	1893 Tonnen.
Übertrag . .	5425	5970
70. Salze (Kali- und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dgl.	1986	1654
71. Soda	7485	8101
72. Salz (Koch- und Viehsalz) .	1476	1528
73. Säuren, Laugen, Beizen, Holzessig	472	1325
74. Weinstein und Weinhefe . .	742	1468
75. Fett, Fettwaren, Seifen, Kerzen	1801	2133
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar ꝛc.	273	266
77. Stärke und Stärkemehl . .	361	581
78. Chinarinde	—	—
79. Mineralöle (Petrol, Ligroin, Neolin, Naphta) . . .	23226	21483
80. Vegetabilische Oele	3109	1830
81. Harz und Teer, Harz- und Teerprodukte.	627	447
82. Schwefel	3026	3245
83. Sprit	430	648
84. Erden aller Art (Sand und Kies) exkl. Farbenerden .	6448	5683
85. Eis	212	114
86. Heu und Stroh.	13937	28873
87. Futtermittel, Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	3422	5170
88. Sämereien aller Art, exkl. Getreide	1430	1964
89. Düngmittel aller Art . . .	7968	12378
Total . .	83856	104861
M. Hülfsmittel zum Transport.		
90. Fahrzeuge	1293	1714
91. Leere Gebinde und Emballagen	9768	10097
Total . .	11061	11811
N. Nicht rubrizierte Waren.		
92. Einzelsendungen	5172	4848
93. Sammelladungen	13239	11195
94. Übrige Wagenladungen . .	6439	5212
Total . .	24850	21255

Rekapitulation.	1894	1893	Gegenüber 1893 mehr	Gegenüber 1893 weniger	1894	1893
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	%	%
A. Lebens- und Genußmittel	348503	308393	40110	—	42.96	38.97
B. Brennmaterialien	55847	75984	—	20137	6.89	9.60
C. Baumaterialien	114228	100630	13598	—	14.08	12.71
D. Metallindustrie	109148	106751	2397	—	13.46	13.49
E. Textilindustrie	41849	38077	3772	—	5.16	4.81
F. Gerberei	2351	2587	—	236	0.29	0.33
G. Glas- und Thonfabrikation	7286	8261	—	975	0.90	1.04
H. Papierfabrikation	5135	5688	—	553	0.63	0.72
J. Strohindustrie	1106	1340	—	234	0.14	0.17
K. Holzindustrie	5948	5787	161	—	0.73	0.73
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie	83856	104861	—	21005	10.34	13.25
M. Hülfsmittel zum Transport	11061	11811	—	750	1.36	1.49
N. Nicht rubrizierte Waren	24850	21255	3595	—	3.06	2.69
Gesamttotal	811168	791425			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
1894	266	284568	474704	19568	1813	3171	33724	58276	2551	60827

9. Ausgaben des Betriebes.

Dienstzweige	1894						1893					
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%
I. Allgemeine Verwaltung												
a) Personalausgaben . . .	382239	36	4.39				385875	06	4.66			
b) Sonstige Ausgaben . . .	114941	43	1.32	497180	79	5.71	90886	48	1.10	476761	54	5.76
II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.												
a) Personalausgaben . . .	624528	58	7.17				605703	—	7.32			
b) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . .	1120111	41	12.85				1228452	86	14.85			
c) Sonstige Ausgaben . . .	59066	40	0.68	1803706	39	20.70	70694	38	0.85	1904850	24	23.02
III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.												
a) Personalausgaben . . .	1734652	11	19.90				1592360	96	19.24			
b) Sonstige Ausgaben . . .	172343	34	1.98	1906995	45	21.88	149043	11	1.80	1741404	07	21.04
IV. Fahrdienst.												
a) Personalausgaben . . .	839570	87	9.63				754958	23	9.12			
b) Materialverbrauch der Lokomotiven	1347438	10	15.46				1297068	50	15.68			
c) Materialverbrauch d. Wagen	38631	73	0.44				39648	70	0.48			
d) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . .	920463	43	10.56				707113	76	8.55			
e) Sonstige Ausgaben . . .	21108	87	0.24	3167213	—	36.33	17850	52	0.22	2816639	71	34.05
Total der direkten Ausgaben	. . .	.	. .	7375095	63	84.62	. . .	.	. .	6939655	56	83.87
V. Verschiedene Ausgaben.												
a) Pacht- und Mietzinsen . .	946123	12	10.85				921682	94	11.14			
b) Verlust an Hülfs- u. Nebengeschäften	—	—	—				807	20	0.01			
c) Sonstige Ausgaben . . .	394935	88	4.53	1341059	—	15.38	411913	07	4.98	1334403	21	16.13
Gesamttotal . .	. . .	.	. .	8716154	63	100.00	. . .	.	. .	8274058	77	100.00

10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben.

Ausgaben.	1894	1893
	Franken	Franken
Allgemeine Verwaltung:		
Ausgaben per Bahnkilometer	1869.10	1792.34
„ „ 1000 Fr. der Einnahmen	30.73	31.89
„ „ Zugskilometer	0.1830	0.1916
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0060	0.0062
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0010	0.0013
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	6780.85	7161.09
„ „ Zugskilometer	0.6640	0.7654
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0217	0.0249
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0035	0.0041
Stations-, Expeditions- und Zugsdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	7169.15	6546.63
„ „ Zugskilometer	0.7020	0.6997
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0229	0.0228
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0037	0.0037
Fahrdienst:		
Ausgaben per Bahnkilometer	11906.82	10588.87
„ „ Zugskilometer	1.1659	1.1318
„ „ Lokomotivkilometer	0.8455	0.8179
„ „ Wagenachsenkilometer	0.0381	0.0368
„ „ Bruttotonnenkilometer	0.0062	0.0060
Total der direkten Ausgaben:		
per Bahnkilometer	27725.92	26088.93
„ Zugskilometer	2.7149	2.7885
„ Nutzkilometer	2.2116	2.2521
„ Lokomotivkilometer	1.9688	2.0153
„ Wagenachsenkilometer	0.0887	0.0907
„ Bruttotonnenkilometer	0.0144	0.0151
Verschiedene Ausgaben:		
per Bahnkilometer	5041.58	5016.55
„ Bruttotonnenkilometer	0.0026	0.0028
Ausgaben im ganzen:		
per Bahnkilometer	32767.50	31105.48
„ Zugskilometer	3.2087	3.3247
„ Nutzkilometer	2.6137	2.6851
„ Lokomotivkilometer	2.3267	2.4029
„ Wagenachsenkilometer	0.1049	0.1082
„ Bruttotonnenkilometer	0.0170	0.0179
	Prozente	Prozente
Die Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen ergeben	53.87	55.34
„ „ „ „ der Transporteinnahmen „	56.23	57.81

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
1894	266	1869	6781	7169	11907	27726	5042	32768	3.21	2.61	10.49

12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Bahnstrecken	Länge in Kilometern	Zahl und Gattung der Züge						Zugskilometer	
		per Tag	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge	Materialzüge	Zusammen	1894	1893
A. Luzern-Chiasso.	231								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .		45	3020	1009	3247	—	7276	877965	780851
Vom 1. Juni bis 30. September .		50	2440	922	2895	—	6257	748215	683319
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		50	1840	694	2295	—	4829	576946	540360
			7300	2625	8437	—	18362	2203126	2004530
2. Extrazüge			88	15	3898	—	4001	269474	262136
			7388	2640	12335	—	22363	2472600	2266666
3. Materialzüge			—	—	—	412	412	5961	5898
			7388	2640	12335	412	22775	2478561	2272564
B. Bellinzona-Locarno.	21								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .		12	1812	—	—	—	1812	30804	30804
Vom 1. Juni bis 30. September .		14	1464	—	208	—	1672	27592	24888
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		14	1104	—	162	—	1266	20874	18768
			4380	—	370	—	4750	79270	74460
2. Extrazüge			3	—	12	—	15	219	749
			4383	—	382	—	4765	79489	75209
3. Materialzüge			—	—	—	18	18	129	—
			4383	—	382	18	4783	79618	75209
C. Bellinzona-Luino.	40								
1. Fahrplanmäßige Züge.									
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .		14	1510	—	508	—	2018	80720	80720
Vom 1. Juni bis 30. September .		14	1220	—	416	—	1636	65440	65600
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .		16	920	—	492	—	1412	56480	49920
			3650	—	1416	—	5066	202640	196240
2. Extrazüge			—	—	1255	—	1255	50200	28800
			3650	—	2671	—	6321	252840	225040
3. Materialzüge			—	—	—	11	11	344	288
			3650	—	2671	11	6332	253184	225328
Rekapitulation.									
Luzern-Chiasso		45 50	7388	2640	12335	412	22775	2478561	2272564
Bellinzona-Locarno		12 14	4383	—	382	18	4783	79618	75209
Bellinzona-Luino		14 16	3650	—	2671	11	6332	253184	225328
Total . .			15421	2640	15388	441	33890	2811363	2573101

13. Zugsleistungen.

Monate	Zugskilometer		Achsenkilometer		Bruttotonnenkilometer		Nettotonnenkilometer (inkl. Gepäck u. Vieh)	
	1894	1893	1894	1893	1894	1893	1894	1893
Januar	221355	180304	6334870	4705496	38571257	28152357	10409358	7688264
Februar . . .	197589	171409	5902268	4810353	35868659	29332628	10435448	8500779
März	220242	196650	7080962	5925248	42708829	35992067	12024387	10333919
April	213025	184635	7012152	5782131	42757826	35098391	11411090	9493126
Mai	221303	188607	7095899	6043639	43547906	36601141	10993037	10009311
Juni	226361	215610	6795700	6849557	42013205	42662235	10413856	11090267
Juli	226101	219726	6554760	6821039	40426424	41256978	9191669	10392023
August	229964	211140	7044394	6726068	42758999	39321197	9681886	10326452
September . . .	220810	215233	6673593	6864139	41559959	41287185	10454914	11928377
Oktober . . .	259921	240791	8129470	7388554	50469611	45603923	13067591	12720429
November . . .	238957	229641	7283043	7290949	45083236	43117370	11381408	12295974
Dezember . . .	240815	234905	7217318	7260753	44378504	43494959	11729535	11818046
Total	2716443	2488651	83124429	76467926	510144415	461920431	131194179	126596967
Ferner auf d. Strecke „Schweizergrenze" bis Luino v. 1. Jan. bis 31. Dezember .	94920	84450	2634561	2268876	16242657	13949046	—	—
Gesamttotal	2811363	2573101	85758990	78736802	526387072	475869477	131194179	126596967

Hiervon fallen auf die Materialzüge:

	pro 1894:	pro 1893:
Zugskilometer	6,329	6,126
Achsenkilometer	88,201	76,600
Bruttotonnenkilometer	83,763	257,871

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 1894:	pro 1893:
Zugskilometer	**2,710,114**	**2,482,525**
Achsenkilometer	**83,036,228**	**76,391,326**
Bruttotonnenkilometer	**510,060,652**	**461,662,560**
Nettotonnenkilometer	**131,194,179**	**126,596,967**

14. Bestand der Lokomotiven Ende 1894.

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^2T	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
A^3T	Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge. 3 zylindrige Compoundlokomotive	1894	201	1	3
A^3T	Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge. 4 zylindrige Compoundlokomotive	1894	202	1	3
C^3T	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
		1894	77—78	2	6
B^3	Sechskuppler-Tenderlokomotiven für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge	1882	81—88	8	24
		1883	89—92	4	12
D^4T	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			105	325

Mit der Westinghouse-Bremse sind versehen: 4 E^2, 7 A^2T-, 9 A^2-, 2 A^3T-, 28 C^3T- und 12 B^3 Lokomotiven.
„ „ Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E^2-, 7 A^2T-, 10 A^2-, 2 A^3T-, 12 B^3-, 34 C^3T-Lokomotiven.

15. Lokomotiv-Leistungen,

a) Serien-Lokomotiv-

Serie	No. der Lokomotiven	Anzahl der Lokomotiven	Anheizungen	Reservedienst Std.	Rangierdienst Std.	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	733	28	20899	74565	138	—	6659	1248	—	—	125394	—	1310	275	209589	—	—
F^3	13	1	18	—	3600	—	—	—	—	660	—	—	21600	—	—	55	22315	—	—
F^2	14	1	15	1	4446	—	—	—	—	715	—	—	26676	—	—	55	27446	—	—
$A^2{}_T$	18—24	7	1427	107	4186	183703	1914	—	306	1216	—	—	25116	—	517	—	212772	34980	—
A^2	25—33	9	1763	3096	1849	277614	40357	—	4509	10942	—	6	11094	—	698	—	345220	19245	15
A^2	1000	1	253	6	4065	50	109	—	—	—	—	—	24390	—	18	—	24567	30	—
$A^3{}_T$	201,202	1.05	109	66	—	34047	1980	—	1102	1026	—	—	—	—	278	50	38483	—	—
$C^3{}_{T\ alt}$	41—46	6	1437	703	1629	427	914	—	165285	1370	44	58	9774	—	126	201	178199	—	4305
$C^3{}_{T\ neu}$	51—78	27,88	4234	13113	3780	945467	144544	1801	102349	34869	3252	256	22680	379	28956	98	1284651	—	13335
B^3	81—92	12	2765	5234	2139	15113	29116	275	255675	27029	12422	74	12834	64	8006	150	360758	495	22395
$D^4{}_T$	101-131	31	6265	2974	1056	1849	24092	185	640535	122084	150583	322	6336	240	82826	109	1029161	—	120
D_6	151	1	99	—	—	—	49	—	11610	667	155	102	—	—	129	—	12712	—	—
G.-B.-Lokomotiven		103,93	19118	25328	47649	1532835	243213	2261	1188030	201826	166456	818	285894	683	122864	993	3745873	54750	40170
Lokomot. fr. Bahnen		—	—	—	—	42	113	—	8	8	—	—	—	—	21	—	192	—	—
Total		—	19118	25328	47649	1532877	243326	2261	1188038	201834	166456	818	285894	683	122885	993	3746065	54750	40170

b) Monat-

Januar . . .	101,65	1542	2444	3775	128743	12031	—	92163	12142	13609	362	22650	250	7669	262	289881	4650	3210
Februar . . .	103	1419	2206	3506	116284	13152	360	81189	11399	12721	40	21036	116	7646	159	264102	4200	2970
März . . .	103	1666	2125	3835	133622	25194	520	90236	17729	14030	—	23010	—	10813	55	315209	4650	2730
April . . .	103	1688	1057	3705	126493	30411	528	87746	18520	14218	—	22230	—	9357	55	309558	4500	2745
Mai	103	1696	2229	3868	129646	28553	160	91649	18655	14624	8	23208	—	9689	55	316247	4650	2925
Juni	103,97	1681	1873	3850	125521	18419	40	100837	15338	13227	—	23100	—	9208	50	305740	4500	3510
Juli	104,64	1599	2981	3932	129487	17701	80	96614	13529	11892	—	23592	—	10264	110	303269	4650	3120
August . . .	105	1465	2836	4183	133303	29074	290	96649	17314	11106	12	25098	—	12886	—	325732	4650	2970
September . .	105	1606	1634	4067	125722	23359	214	94972	15950	10798	87	24402	—	11239	42	306785	4500	2820
Oktober . . .	105	1805	2242	4830	128890	19368	—	130885	23335	17632	114	28980	32	13302	55	362593	4650	4350
November . .	105	1534	1719	4072	125568	13395	40	113550	19150	16293	116	24432	—	10265	—	322809	4500	4350
Dezember . .	105	1417	1982	4026	129598	12669	29	111548	18773	16306	79	24156	285	10547	150	324140	4650	4470
Total .		19118	25328	47649	1532877	243326	2261	1188038	201834	166456	818	285894	683	122885	993	3746065	54750	40170
Ab Leistungen fremder Lokomotiven		—	—	—	42	113	—	8	8	—	—	—	—	21	—	192	—	—
G.-B.-Lokomot.	103,93	19118	25328	47649	1532835	243213	2261	1188030	201826	166456	818	285894	683	122864	993	3745873	54750	40170

serien- 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
—	—	—	—	—	—	—	209589	205372	—	4217	34931	1	52010			6052346	28,88
—	—	—	—	—	—	—	22315	21600	—	715	22315	13	22315			67750	3,04
—	—	—	—	—	—	—	27446	26676	—	770	27446	14	27446			81503	2,97
—	—	—	34980	—	—	—	247752	245898	1854	—	35393	23	42509			20890373	84,32
—	—	—	19260	8	—	8	364488	362700	1788	—	40499	28	68702			37365868	102,52
—	—	—	30	—	—	—	24597	24507	90	—	24597	1000	24597			23318	0,95
—	—	—	—	—	—	—	38483	5343	22158	10982	36650	202	21603			4072922	105,84
—	—	30	4335	—	—	—	182534	181517	905	112	30422	41	34581			47286374	259,05
—	—	60	13395	—	—	—	1298046	271904	693438	332704	46558	66	62483			153321827	118,12
—	—	300	23190	—	—	—	383948	208811	12640	162497	31996	81	46729			80933743	210,79
—	—	—	120	—	—	—	1029281	54067	884343	90871	33203	118	42724			173933451	168,99
—	—	—	—	—	—	—	12712	94	12430	188	12712	151	12712			2340838	184,14
—	—	390	95310	8	—	8	3841191	1608489	1629646	603056	36959					526370313	137,03
—	—	—	—	—	—	—	192	192	—	—	—					16759	—
—	—	390	95310	8	—	8	3841383	1608681	1629646	603056	—					526387072	—

weise.

—	—	—	7860	—	—	—	297741	124161	125957	47623				6557815	22,03	39972425	134,25
—	—	—	7170	—	—	—	271272	113753	115611	41908				6104998	22,51	37101732	136,77
—	—	—	7380	—	—	—	322589	130104	140185	52300				7291255	22,60	44012761	136,44
—	—	45	7290	—	—	—	316848	128659	137180	51009				7214189	22,77	44017021	138,92
—	—	75	7650	—	—	—	323897	134353	139502	50042				7313484	22,58	44872260	138,54
—	—	30	8040	—	—	—	313780	133900	133123	46757				7004466	22,32	43331525	138,10
—	—	—	7770	8	—	8	311047	134009	129311	47727				6756525	21,72	41681945	134,01
—	—	—	7620	—	—	—	333352	142427	138256	52669				7241246	21,72	43992703	131,97
—	—	30	7350	—	—	—	314135	134424	129716	49995				6860828	21,84	42516551	135,34
—	—	120	9120	—	—	—	371713	151580	160837	59296				8394276	22,58	52123817	140,23
—	—	30	8880	—	—	—	331689	140432	140018	51239				7535970	22,72	46678762	140,73
—	—	60	9180	—	—	—	333320	140879	139950	52491				7483938	22,45	46085570	138,26
—	—	390	95310	8	—	8	3841383	1608681	1629646	603056				85758990	—	526387072	—
—	—	—	—	—	—	—	192	192	—	—				—	—	16759	—
—	—	390	95310	8	—	8	3841191	1608489	1629646	603056				85758990	22,33	526370313	137,03

16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven.

Serie	Zahl der vorhandenen Lokomotiven	Diensttage						Durchschnittszahlen in % der täglich im stehenden Lokomotiven						Durchschnittliche effektive Dienstage 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	1031	22	193	487	2190	20,87	47,08	1,00	8,81	22,24	100	248	95,70
F^3	1	10	202	1	49	103	365	2,74	55,34	0,27	13,43	28,22	100	212	61,14
F^2	1	12	243	4	32	74	365	3,29	66,58	1,09	8,77	20,27	100	255	75,19
$A^2{}_T$	7	1120	347	17	264	807	2555	43,83	13,58	0,67	10,33	31,59	100	210	96,97
A^2	9	1768	163	226	541	587	3285	53,82	4,96	6,88	16,47	17,87	100	215	110,96
A^2	1	13	237	3	59	53	365	3,56	64,93	0,82	16,17	14,52	100	250	67,39
$A^3{}_T$	1,05	185	—	1	126	74	386	47,93	—	0,26	32,64	19,17	100	176	90,70
$C^3{}_T$ alt	6	1414	42	3	342	389	2190	64,56	1,92	0,14	15,62	17,76	100	243	83,35
$C^3{}_T$ neu	27,88	6408	225	330	993	2222	10178	62,96	2,21	3,24	9,76	21,83	100	238	127,53
B^3	12	2813	36	240	603	688	4380	64,22	0,82	5,48	13,77	15,71	100	237	87,66
$D^4{}_T$	31	6379	4	187	2235	2510	11315	56,38	0,04	1,65	19,75	22,18	100	206	90,97
D^6	1	84	—	—	36	245	365	23,01	—	—	9,86	67,13	100	84	34,83
Total	103,93	20663	2530	1034	5473	8239	37939	54,46	6,67	2,72	14,43	21,72	100	223	101,25

17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven.

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.
a) Serienweise.																	
E^2	14,28	45	20	1372550	32688	08	500	13	10	1375906	32746	38	6,56	15,62	1882	36	47
F^3	2,47	7	57	151100	3592	05	—	—	—	151594	3599	62	6,79	16,13	1883	32	79
F^2	3,90	12	36	194700	4616	49	—	—	—	195480	4628	85	7,12	16,87	1884	26	75
$A^2{}_T$	13,94	43	40	2650	66	95	2019500	53568	44	2024938	53678	79	8,17	21,67	1885	25	—
$A^2{}_{25-33}$	15,10	46	90	7000	163	25	3131250	83043	81	3141270	83253	96	8,62	22,84	1886	24	98
$A^2{}_{1000}$	2,20	6	76	84050	1965	02	137500	3659	20	221990	5630	98	9,03	22,89	1887	25	30
$A^3{}_T$	6,76	20	28	500	12	25	590100	15478	92	591952	15511	45	15,38	40,31	1888	24	21
$C^3{}_T$ alt	14,80	46	14	2720400	64716	25	—	—	—	2723360	64762	39	14,92	35,48	1889	23	94
$C^3{}_T$ neu	102,90	322	30	643300	15300	30	15865300	420954	18	16529180	436576	78	12,73	33,63	1890	26	88
B^3	38,96	121	88	4539850	107957	38	967200	25588	12	5514842	133667	38	14,36	34,81	1891	29	56
$D^4{}_T$	124,62	388	01	20378000	483670	77	—	—	—	20402924	484058	78	19,82	47,03	1892	29	29
D^6	2,07	6	70	261800	6209	35	—	—	—	262214	6216	05	20,63	48,90	1893**	26	56
Total:	342,00	1067	50	30355900	720958	14	22711350	602305	77	53135650	1324331	41	13,83	34,48	1894	24	92
b) Monatweise.																	
Januar	29,00	101	50	2584300	63573	78	1798100	48548	70	4388200	112223	98	14,74	37,69			
Februar	26,00	91	—	2241100	55131	06	1622700	43812	90	3869000	99034	96	14,26	36,51			
März	28,00	98	—	2528300	61943	35	1918700	51421	16	4452600	113462	51	13,80	35,17			
April	31,00	93	—	2459000	60245	50	1888900	50622	52	4354100	110961	02	13,74	35,02			
Mai	31,00	93	—	2544100	62330	45	1955900	52418	12	4506200	114841	57	13,91	35,46			
Juni	24,00	72	—	2469150	60498	40	1771600	47478	88	4245550	108049	28	13,53	34,43			
Juli	30,00	90	—	2214300	50941	40	1799000	47133	80	4019300	98165	20	12,92	31,56			
August	33,00	99	—	2250900	51778	20	2028900	53157	18	4286400	105034	38	12,86	31,51			
September	28,00	84	—	2203200	50700	35	1962650	51432	13	4171450	102216	48	13,28	32,54			
Oktober	28,00	84	—	3198950	73575	85	2002100	52455	02	5206650	126114	87	14,01	33,93			
November	28,00	84	—	2832500	65147	50	1941700	50872	54	4779800	116104	04	14,41	35,00			
Dezember	26,00	78	—	2830100	65092	30	2021100	52952	82	4856400	118123	12	14,57	35,44			
Total:	342,00	1067	50	30355900	720958	14	22711350	602305	77	53135650	1324331	41	13,83	34,48			

* Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m³ zu 200 Kgr. Kohlen gerechnet wird.
** Vom 1. Mai 1893 an sind die Dienstkohlen auf der eigenen Bahn frachtfrei befördert worden.

18. Verbrauch und Kosten

a) Serienweise.

Serie	Maschinenfett			Talg			Mineralöl			Cylinderöl		
	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.
E^2	8,50	8	50	49	39	92	2355	653	91	2637	1203	78
F^3	1,00	1	—	28	23	10	281	78	18	481	218	41
F^2	1,00	1	—	27	21	90	201,5	55	91	422	189	71
$A^2{}_T$	9,00	9	—	19	15	30	5417	1499	31	3913	1793	14
A^2	10,00	10	—	24	19	52	8121	2244	85	6163	2815	63
A^2	—	—	—	3	2	34	471	129	86	351	161	70
$A^3{}_T$	4	4	—	15	12	24	—	—	—	974	420	23
$C^3{}_T$ alt	—	—	—	14	11	26	3715	1028	77	3392	1557	11
$C^3{}_T$ neu	57,50	57	50	227	185	60	37880	10486	12	18723	8554	29
B^3	13,50	13	50	21	16	84	13492	3727	43	8362	3814	75
$D^4{}_T$	—	—	—	67	55	30	44574	12327	26	18824	8619	08
D^6	—	—	—	102	80	44	632	175	28	333	155	88
Total:	104,50	104	50	596	483	76	117139,50	32406	88	64575	29503	71

b) Monatweise.

Januar . .	11,00	11	—	43	33	54	7137	2069	73	4564	2373	28
Februar . .	8,00	8	—	70	54	60	6720	1948	80	4035	2098	20
März . . .	4,50	4	50	19	14	82	8949	2595	21	5096	2649	92
April . . .	12,50	12	50	42	36	96	10053,5	2814	98	5353	2462	38
Mai . . .	10,00	10	—	23	20	24	10823	3030	44	5890	2709	40
Juni . . .	12,50	12	50	55	48	40	11432	3200	96	5554	2554	84
Juli . . .	7,00	7	—	49	39	20	11430,5	3086	24	5710	2455	30
August . . .	13,00	13	—	51	40	80	11481,5	3100	01	5633	2422	19
September .	3,50	3	50	39	31	20	10206	2755	62	4994	2147	42
Oktober . .	12,00	12	—	62	49	60	11084	2992	68	6467	2780	81
November . .	6,00	6	—	74	59	20	9307	2512	89	5625	2418	75
Dezember . .	4,50	4	50	69	55	20	8516	2299	32	5654	2431	22
Total:	104,50	104	50	596	483	76	117139,50	32406	88	64575	29503	71

des Schmiermaterials für Lokomotiven.

a) Serienweise.											Durchschnittspreis des Schmiermaterials per Kilogramm	
Rüböl			Diverses			Total			per Lokomotivkilometer		Jahr	Betrag
Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Kgr.	Fr.	Ct.	Gr.	Ct.		Ct.
85	43	50	21,00	8	60	5155,50	1958	21	24,60	0,93	1882	86,00
—	—	—	—	—	—	791,00	320	69	35,45	1,44	1883	87,35
—	—	—	11,00	1	65	662,50	270	17	24,14	0,98	1884	83,14
150	72	50	—	—	—	9508,00	3389	25	38,38	1,37	1885	77,26
230	113	50	—	—	—	14548,00	5203	50	39,91	1,43	1886	64,54
20	12	—	—	—	—	845,00	305	90	34,35	1,24	1887	56,32
2593	1174	55	—	—	—	3586,00	1611	02	93,18	4,19	1888	49,37
100	52	50	0,10	—	60	7221,10	2650	24	39,56	1,45	1889	42,34
701	343	10	—	—	—	57588,50	19626	61	44,37	1,51	1890	40,53
275	138	75	—	—	—	22163,50	7711	27	57,73	2,01	1891	38,01
552	273	50	—	—	—	64017,00	21275	14	62,19	2,07	1892	40,44
42	18	90	—	—	—	1109,00	430	50	87,24	3,39	1893	37,00
4748	2242	80	32,10	10	85	187195,10	64752	50	48,73	1,69	1894	34,59
b) Monatweise.												
131	78	60	1,00	6	—	11887,00	4572	15	39,92	1,54		
205	123	—	0,10	—	60	11038,10	4233	20	40,69	1,56		
145	87	—	—	—	—	14213,50	5351	45	44,06	1,66		
225	112	50	—	—	—	15686,00	5439	32	49,51	1,72		
127	63	50	—	—	—	16873,00	5833	58	52,09	1,80		
329	164	50	—	—	—	17382,50	5981	20	55,40	1,91		
544	244	80	—	—	—	17740,50	5832	54	57,03	1,88		
592	266	40	—	—	—	17770,50	5842	40	53,31	1,75		
679	305	55	—	—	—	15921,50	5243	29	50,68	1,67		
877	394	65	—	—	—	18502,00	6229	74	49,77	1,68		
505	227	25	—	—	—	15517,00	5224	09	46,78	1,57		
389	175	05	31,00	4	25	14663,50	4969	54	43,99	1,49		
4748	2242	80	32,10	10	85	187195,10	64752	50	48,73	1,69		

19. Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Lokomotiven 1885—1894.

Jahr	Leistungen			Materialkonsum						Reparaturkosten	
	Lok.-Kilom.	Wagenachs.-Kilom.	Brutto-Ton.-Kilom.	Brennmaterial			Schmiermaterial			Total	
				Kgr.	Fr.	Cts.	Kgr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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	69,935,486	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
1894	3,841,383	85,758,990	526,387,072	53,135,650	1,340,632	19	187,195.10	67,633	29	575,025	83

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.
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	12.533	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
1894	22.3	137.0	13.83	34.90	48.73	1.76	14.969	6.1	0.620	1.57	2.18	0.079	0.6705	0.101	0.25	0.36	0.013	0.109

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1894.

						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	12,6	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. „ . .	—	424	—	424	10,0	140,0	28
„ B^2	1	„	„ 40	„ *)	II. „ . .	—	36	—	36	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)	—	24	—	24	9,6	38,4	8
			28	„ *)	III. „	—	—	104	104			
„ C	37	„	„ 40	„ *)	III. „ . .	—	—	1432	1432	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
„ C^4	10	„	„ 80	„	III. „ . .	—	—	800	800	25,5	255,0	40
„ D	1	„	„ 9	„	II. „ (Krankenwagen)	—	9	—	9	8,5	8,5	2
	219	Stück.			zusammen	1249	2373	4520	8142	12,13	2655,5	482

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 2 A^S-, 50 A-, 30 A^B-, 47 B-, 37 C-, 24 C^2- und 22 C^4 Wagen.
„ „ Westinghouseleitung ist versehen: 1 D Wagen.
„ „ Hardybremsleitung sind versehen: 2 A^S Wagen.
„ „ Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 2 A^S-, 50 A-, 30 A^B-, 49 B-, 2 B^{CF}-, 37 C-, 24 C^2- und 22 C^4 Wagen.
„ „ Dampfheizungsleitung ist versehen: 1 D Wagen.

*) Wegen eingesetzten Oefen haben 6 B, 1 B^2, 4 B^{CF} und 12 C Wagen je 4 Sitzplätze weniger.

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1894 (Fortsetzung).

			Ladegewicht in Tonnen.		Eigengewicht in Tonnen.		Zahl der Achsen.
			per Wagen	zusammen	per Wagen	zusammen	
Gepäckwagen:							
Serie F	8	Stück	10	80	9,90	79,20	16
" "	8	"	10	80	8,10	64,80	16
" "	20	"	10	200	10,60	212,00	40
	36	Stück. zusammen	10	360	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^1	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}	46	"	15,00	690,00	7,10	326,60	92
" 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^G	3	Bierwagen *)	10,00	30,00	7,10	21,30	6
" O^G	2	Bierwagen **)	10,00	20,00	9,50	19,00	4
" O	2	Petrolwagen ***)	10,00	20,00	8,12 7,70	8,12 7,70	4
	1269	Stück. zusammen	12,26	15555,00	6,94	8802,82	2538
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:	1374	Stück Gepäck- und Güterwagen		16617,50		9488,62	2748

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 36 F-, 100 G^{R1}-, 20 G-, 11 O^G- und 16 G^{RC1}-Wagen.
" " Westinghouseleitung sind versehen: 3 O^K- [Hülfs-] Wagen.
" " Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 36 F- Wagen.
" " Dampfheizungsleitung sind versehen: 100 G^{R1}-, 16 G^{RC1}-, 20 G-, 11 O^G- und 3 O^K- [Hülfs-] Wagen.

*) Spezialwagen für Biersendungen der Bierbrauerei T. Spieß, z. Löwengarten, Luzern.
**) Eigentum 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					
	1894	1893	1894	1893	1894	1893
1. Lauf der eigenen Wagen.						
a) Auf dem eigenen Bahnnetze . .	12398674	11817958	15312004	12511238	27710678	24329196
b) „ schweizerischen Bahnen . .	1776840	1785784	13173250	12243700	14950090	14029484
c) „ fremd. Bahnen (inkl. Grenze-Luino)	1934650	1928818	19368050	18024692	21302700	19953510
Gesamtlauf der eigenen Wagen	16110164	15532560	47853304	42779630	63963468	58312190
2. Wagenlauf auf den eigenen Linien.						
a) Eigene Wagen	12398674	11817958	15312004	12511238	27710678	24329196
b) Fremde Wagen:						
1. Wagen schweizerischer Bahnen	3275838	2426400	7897142	7978092	11172980	10404492
2. Eidgenössische Bahnpostwagen	—	—	2014888	2014312	2014888	2014312
3. Ausländische Wagen . . .	1138745	1169570	40376222	37874793	41514967	39044363
4. Schlafwagen	710916	675563	—	—	710918	675563
Gesamtlauf eigener und fremder Wagen	17524173	16089491	65600256	60378435	83124429	76467926

b) Ausnutzung der Wagen.

In den Personenwagen waren durchschnittlich besetzt von sämtlichen Sitzen:

	pro 1894:	pro 1893:
I. Klasse	21,88 Prozent	23,30 Prozent
II. „	27,39 „	27,31 „
III. „	27,73 „	27,36 „
Im ganzen	26,69 „	26,69 „

Es kamen durchschnittlich auf einen besetzten Sitzplatz unbesetzte Plätze:

	pro 1894:	pro 1893:
I. Klasse	4,57	4,29
II. „	3,65	3,66
III. „	3,61	3,65
Im ganzen	3,75	3,75

Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen: Prozent pro 1894: 33,91; pro 1893: 34,70.

22. Leistungen, Schmiermaterialkonsum und Reparaturkosten der Wagen pro 1885—1894.

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.
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
1894	85758990	526387072	23910,75	0,279	0,045	5011	23	0,006	0,001	372639	09	0,435	0,071

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 . .	787,00	165	27	30,00	18	—	—	—	—	—	—	—	817,00	183	27
Februar . .	1382,00	290	22	30,00	18	—	—	—	—	1,00	6	—	1413,00	314	22
März . .	1234,00	259	14	20,00	12	—	10,00	7	80	—	—	—	1264,00	278	94
April . .	2507,00	501	40	—	—	—	5,00	4	40	—	—	—	2512,00	505	80
Mai . . .	2460,00	492	—	10,00	5	—	10,00	8	80	2,00	5	—	2482,00	510	80
Juni . . .	2355,00	471	—	40,00	20	—	—	—	—	30,50	5	45	2425,50	496	45
Juli . . .	2844,00	568	80	100,00	45	—	10,00	8	—	30,25	5	40	2984,25	627	20
August . .	2849,00	569	80	70,00	31	50	20,00	16	—	33,00	11	40	2972,00	628	70
September .	2377,00	475	40	70,00	31	50	5,00	4	—	15,00	1	95	2467,00	512	85
Oktober . .	1579,00	315	80	80,00	36	—	5,00	4	—	30,00	3	90	1694,00	359	70
November .	1682,00	336	40	44,00	19	80	5,00	4	—	30,00	3	90	1761,00	364	10
Dezember .	1059,00	211	80	30,00	13	50	—	—	—	30,00	3	90	1119,00	229	20
Total:	23115,00	4657	03	524,00	250	30	70,00	57	—	201,75	46	90	23910,75	5011	23

Pro Wagenachsenkilometer wurde Schmiermaterial verbraucht 0,279 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) . . .	38766	49			1.009		1.376		0.0452		0.0074	
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:												
a. Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	43283	73			1.127		1.536		0.0505		0.0082	
b. Lokomotivführer und Heizer	674445	24			17.558		23.940		0.7864		0.1281	
c. Wagenvisiteure u. Wagenvisiteurgehülfen	47355	16			1.232		1.681		0.0552		0.0090	
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- u. Wagenreiniger, Wagenschmierer)	93732	38	897583	—	2.440	23.366	3.327	31.860	0.1093	1.0466	0.0178	0.1705
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.												
1. Brennmaterial:												
a. Für Lokomotiven	1340632	19			34.900		47.586		1.5633		0.2547	
b. Für Wagen	3623	86			0.094		0.129		0.0042		0.0007	
2. Schmiermaterial:												
a. Für Lokomotiven	67633	29			1.761		2.400		0.0789		0.0128	
b. Für Wagen	5034	25			0.131		0.179		0.0059		0.0009	
3. Beleuchtungsmaterial:												
a. Für Lokomotiven	10833	67			0.282		0.385		0.0126		0.0021	
b. Für Wagen	29101	13			0.758		1.032		0.0339		0.0055	
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand:												
a. Für Lokomotiven	23095	21			0.601		0.820		0.0269		0.0044	
b. Für Wagen	2982	93	1482936	53	0.077	38.604	0.106	52.637	0.0035	1.7292	0.0006	0.2817
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.												
1. Lokomotiven und Tender	575025	83			14.969		20.411		0.6705		0.1092	
2. Personenwagen	250605	57			6.524		8.895		0.2923		0.0476	
3. Lastwagen	122033	52	947664	92	3.177	24.670	4.332	33.638	0.1422	1.1050	0.0232	0.1800
D. Sonstige Ausgaben.												
1. Büreaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten, Insertionen, Porti und Telegramme	8259	35			0.215		0.293		0.0096		0.0016	
2. Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, namentlich auch der Remisen und Übernachtungslokale	6103	51			0.159		0.217		0.0072		0.0012	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars für d. Fahrdienst (excl. desjenigen d. Werkstätten)	7981	01			0.208		0.283		0.0093		0.0015	
4. Verschiedenes	93	—	22436	87	0.002	0.584	0.003	0.796	0.0001	0.0262	0.0000	0.0043
			3350621	32		87.224		118.931		3.9070		0.6365

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 1885—1894, pro Lokomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometeter (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.
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
1894	897,583	—	23.366	1.047	0.1705	1,442,194	36	37.544	1.682	0.2740

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.
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
1894	40,742	17	1.060	0.047	0.0077	947,664	92	24.670	1.105	0.1800

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.
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
1894	22,436	87	0.584	0.026	0.0043	3,350,621	32	87.224	3.907	0.6365

Graphische Darstellung

der Transport-Quantitäten, der Personenkilometer,
der Gütertonnenkilometer
und der Finanziellen Betriebsergebnisse

in den Jahren 1883 – 1894.

Représentation graphique

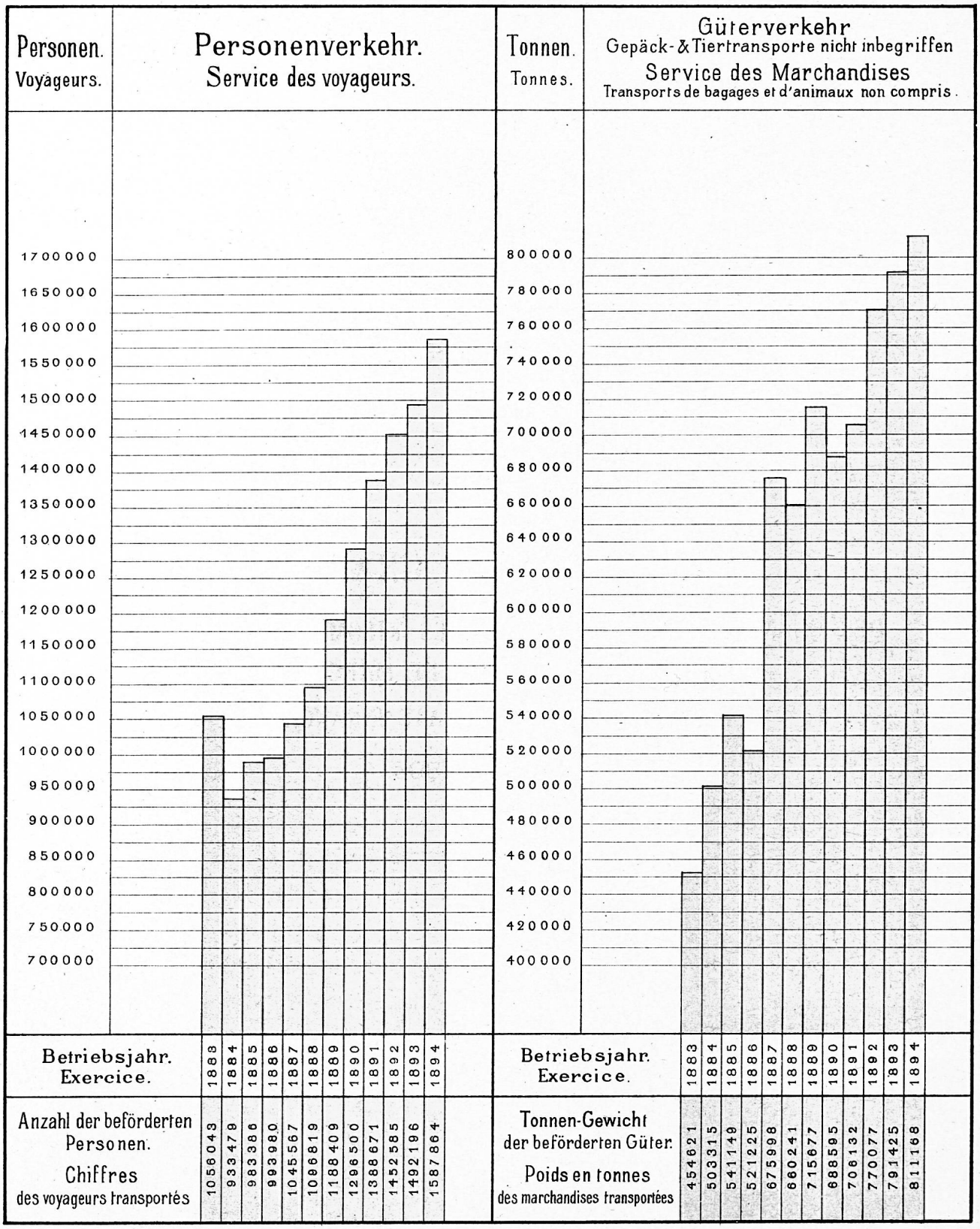
des quantités transportées, des kilomètres-voyageurs,
des kilomètres-tonnes de marchandises,
ainsi que des résultats financiers

de 1883 à 1894.

TRANSPORT-QUANTITÄTEN

in den Jahren 1883 – 1894.

QUANTITÉS TRANSPORTÉES de 1883 à 1894.



PERSONENKILOMETER & GÜTERTONNENKILOMETER

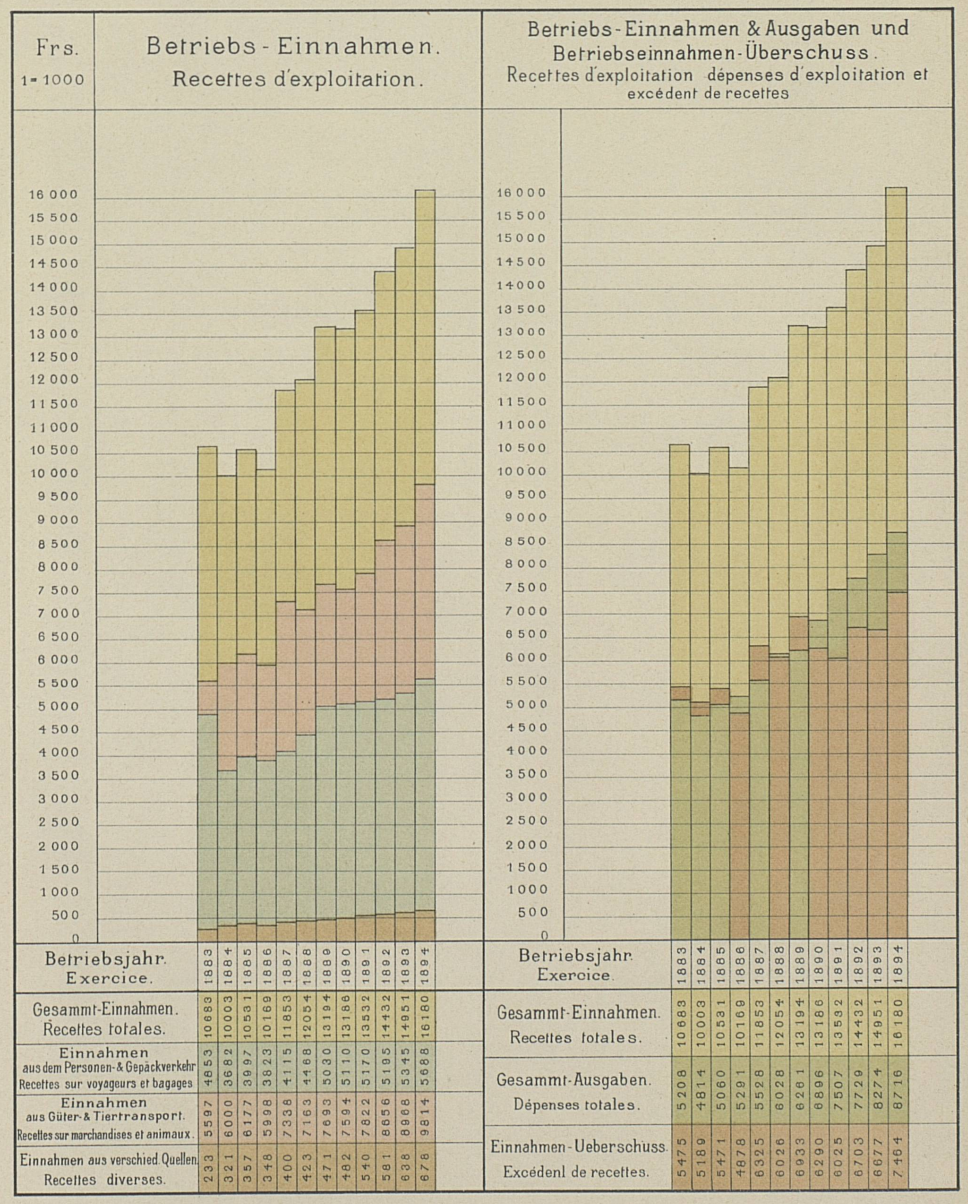
in den Jahren 1883 — 1894.

Kilomètres-voyageurs et kilomètres-tonnes de marchandises de 1883 à 1894.

FINANZIELLE BETRIEBSERGEBNISSE

in den Jahren 1883 — 1894.

RÉSULTATS FINANCIERS DES EXERCISES de 1883 à 1894.



Lith. Bürgy & Schaufelberger, Zürich.