Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 27 (1898)

Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäckverkehr. Die im letzten Jahresberichte erwähnten Verhandlungen im schweizerischen Eisenbahnverband über eine allgemeine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette im innerschweizerischen Verkehr haben dazu geführt, daß auf den 1. Juni 1898 die Gültigkeitsdauer dieser Billette für alle Entfernungen über 10 km auf 10 Tage festgesetzt wurde.

Zu vielen Verhandlungen hat der im letztjährigen Berichte ebenfalls erwähnte Antrag der schweizerischen Nordostbahn, an Stelle der Abonnements zum Bezuge von halben Billetten schweizerische Generalabonnements zur beliebigen Benutzung auf den Linien des schweizerischen Eisenbahnverbandes innerhalb bestimmter Zeiträume zu erstellen, Anlaß gegeben. Das Resultat hiervon war, daß auf den 1. Juni 1898 zu folgenden Preisen auf den Namen lautende und mit Photographie zu versehende Generalabonnements eingeführt wurden, welche innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer zur beliebigen Fahrt auf den Strecken des schweizerischen Eisenbahnverbandes und einigen andern schweizerischen Transportanstalten berechtigen:

a) für eine Person:

Gültig für:	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
		Franken.	
15 Tage zu	60. —	42. —	30. —
30 Tage zu	100. —	70. —	50. —
3 Monate zu	240. —	170. —	120. —
6 Monate zu	380. —	270. —	190. —
12 Monate zu	600. —	420. —	300. —

b) für zwei Personen in derselben Geschäftsfirma:

12 Monate zu	800. —	560. —	400. —

Bezüglich der Abonnements für zwei Personen ist verstanden, daß dieselben jeweilen nur von einer der berechtigten Personen benutzt werden können.

Über die Verteilung der Einnahmen aus den Generalabonnements für 3, 6 und 12 Monate haben sich die beteiligten Verwaltungen grundsätzlich in folgender Weise geeinigt:

1. Vorabzug eines dem Erträgnis der in der Zeit vom 1. Juni 1897 bis 31. Mai 1898 ausgegebenen Abonnements zum Bezuge halber Billette (inkl. feste Taxen) adäquaten Betrages und dessen Verteilung nach Maßgabe der für letztere Abonnements nach dem bisherigen Repartitionsmodus sich ergebenden Prozentsätze.

2. Verteilung eines eventuellen Überschusses pro rata der Einnahmen aus dem Gesamtpersonenverkehr (exkl. Erträgnis der gleichartigen Abonnements für den internen Verkehr und der Einnahmen aus der I. Klasse).

Dieser Verteilungsmodus basiert auf der Annahme, daß sich dieser Abonnements in erster Linie die Geschäftswelt bediene, die bis dahin mit Abonnements zum Bezuge halber Billette gefahren ist. Der weitere Zuwachs

soll, als neues Element, nach den Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr geteilt werden, wobei mit Rücksicht auf die ganz ungleichartige Frequenz in I. Klasse bei den einzelnen Gesellschaften der Ausschluß dieser Einnahmen erfolgen mußte.

Die Einnahmen aus den Abonnements für 15 und 30 Tage werden klassenweise pro rata der Gesamteinnahmen aus den entsprechenden Klassen des allgemeinen Personenverkehrs (exkl. Erträgnis der gleichartigen, d. h. 15 und 30 Tage gültigen Abonnements für den internen Verkehr) verteilt.

Im Berichtsjahre gelangten 31 Tarife und 26 Tarifnachträge zur Einführung, worunter auch ein neuer Tarif für den schweizerisch-italienischen Verkehr. Dagegen konnte leider die schon lange im Entwurf vorliegende Neuausgabe des deutsch-italienischen Tarifs wegen neuerdings in Aussicht stehender beziehungsweise eingetretener Taxänderungen auf den italienischen und einzelnen deutschen Strecken im Berichtsjahre nicht eingeführt werden. Für einige wichtige Relationen sind indessen neue Taxen im Instruktionswege in Kraft gesetzt worden.

Einschließlich der vom Vorjahre pendenten 19 Fälle wurden im Berichtsjahre 757 Fahrgeldreklamationen erledigt, von denen 117 abgewiesen wurden, während in 640 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und im ganzen ein Betrag von Fr. 11,772. 17 rückerstattet wurde. 17 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste Jahr übertragen werden. Dieser verhältnismäßig hohe Betrag der Rückerstattungen (pro 1897 war derselbe nur Fr. 7721. 72) ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß nach Einführung der Generalabonnements eine größere Anzahl Abonnements zum Bezuge von halben Billetten unter Rückerstattung eines Teiles der für diese bezahlten Taxen gegen Generalabonnements ausgetauscht wurden.

2. Güterverkehr. Für den Getreideverkehr ab den italienischen Häfen nach der Schweiz, welcher, wie im letzten Jahresberichte erwähnt, infolge Konkurrenz anderer Routen sich erheblich vermindert hatte, haben die italienischen Bahnen unter Mitwirkung der Regierung auf den 20. Juli erhebliche Frachtermäßigungen gewährt, nachdem wir vorher schon für solche Sendungen, welche vom 1. April an in unsern Lagerhäusern in Brunnen eingelagert wurden, auf die Erhebung von Lagergebühren verzichtet hatten. Für die als Frachtgut nach den italienischen Häfen gehenden leeren Getreidesäcke wurde von den italienischen Bahnen und unserer Verwaltung Gratisbeförderung bewilligt. Diese Maßnahmen scheinen nach den bisherigen Wahrnehmungen die daran geknüpften Erwartungen auf Wiedergewinnung des Verkehrs zu erfüllen.

Zur Hebung und Belebung des Verkehrs aus und im Transit durch Italien haben wir für verschiedene Artikel (Wein, getrocknetes Obst, vegetabilische Oele, Schwefel, Güter aller Art in Wagenladungen mit überseeischer Provenienz oder Bestimmung) mehr oder weniger erhebliche Taxermäßigungen bewilligt, welche teils noch im Berichtsjahre in Kraft getreten sind, teils im Jahre 1899 zur Einführung gelangen werden.

Zur Einführung kamen im Berichtsjahre 47 Tarife und 47 Nachträge. Darunter befinden sich auch der wichtige und umfangreiche neue Tarif für den deutsch-italienischen Verkehr, der auf den 1. Februar 1898 in Kraft getreten ist. Dagegen war leider die Einführung der vollständigen Neuausgabe des schweizerisch-italienischen Tarifs auch im Berichtsjahre nicht möglich, weil die Genehmigung der schweizerischen Aufsichtsbehörde lange nicht erhältlich war; es besteht indessen nunmehr die Gewißheit, daß dieselbe auf den 1. Mai 1899 in Kraft treten wird.

Zu den auf 1. Januar 1898 pendent gebliebenen 382 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3029 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3411 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3053 erledigt, so daß 358 unerledigt auf das Jahr 1899 übergehen.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Dem am 1. Juni in Kraft getretenen Sommerfahrplan diente im allgemeinen der Sommerfahrplan pro 1897 als Grundlage. Die Hauptänderung besteht in der Späterlegung und Beschleunigung des Schnellzuges 56 Chiasso–Luzern. Diesem Zug war im Sommer 1897 folgende Fahrordnung zugewiesen:

Mailand ab: 7^{30} V,
Chiasso „ 9^{30} V,
Luzern an: 5^{00} N.

Im Sommer 1898 wurde ihm folgende Fahrordnung gegeben:

Mailand ab: 8^{50} V,
Chiasso „ 10^{30} V,
Luzern an: 5^{00} N.

Mit dieser Neuerung wurde, von der damit für die Reisenden verbundenen rascheren Beförderung abgesehen, eine bessere Verteilung der Reisenden auf die Schnellzüge 52 und 56 bezweckt. Während nämlich im Sommer 1897 Zug 56 nur 15 Minuten später als Zug 52 von Mailand abging und infolge dessen fast alle Reisenden nach dem Gotthard den schneller verkehrenden Zug 52 benutzten, wurden vom 1. Juni 1898 an die Züge 52 und 56 in einem Intervall von 1 Stunde und 20 Minuten von Mailand abgelassen. Gleichzeitig bestund die Absicht, durch die Späterlegung des Zuges 56 diesen Zug in Mailand in Anschluß an den daselbst damals um 9^{05} V von Rom über Sarzana–Parma eintreffenden Schnellzug Nr. 64 zu bringen, allerdings ohne Erfolg, indem einerseits die ital. Bahnen eine frühere Anbringung des Zuges 64 in Mailand als unerreichbar erklärten, anderseits ein späteres Eintreffen des Zuges 56 in Goldau und Luzern mit Rücksicht auf die hier in Betracht fallenden Anschlußverhältnisse nicht zugestanden werden konnte. Durch die Späterlegung des Zuges 56 war auch die Späterlegung des Anschlußzuges 76 Locarno–Bellinzona bedingt. Ebenfalls eine Folge der Späterlegung des Zuges 56 ist der Wegfall des Anschlusses dieses Zuges in Bellinzona an Zug 33 Bellinzona–Locarno, welch letzterer dafür in Bellinzona Anschluß an Zug 52 Chiasso–Bellinzona erhielt.

Um den von der Regierung des Kantons Tessin verlangten Halt des Zuges 52 in Mendrisio zu vermeiden, wurde Zug 4 unmittelbar nach Zug 52 gelegt und dessen Abfahrtszeit in Chiasso von 10^{35} auf 9^{00} V vorgerückt.

Um der Bevölkerung von Brunnen, Schwyz und Steinen die Benutzung des Zuges 52 ab Goldau zu ermöglichen, wurde, infolge einer Verfügung des schweiz. Eisenbahndepartementes, auf der Strecke Brunnen–Goldau ein die zweite und dritte Wagenklasse führender Lokalzug 50^{b} eingeführt, mit Abgang in Brunnen um 12^{32} N und Ankunft in Goldau um 1^{00} N.

Die Diensthalte des Zuges 58 in Biasca, Faido und Airolo dienten gleichzeitig auch zur Aufnahme und Abgabe von Reisenden.

Um den im Sommer sich in Flüelen aufhaltenden Touristen Gelegenheit zu geben, am frühen Morgen in der Richtung nach Göschenen abzureisen, wurde Zug 509, der im Winter nur von Altdorf abging, ab Flüelen geführt.

Dem Lokalverkehr auf der Strecke Lugano–Chiasso wurden die Güterzüge 509 und 524 zur Verfügung gestellt, indem denselben ein Personenwagen III. Klasse beigegeben wurde.

Als Ersatz für einen von der Arth–Rigibahn im Anschluß an Nordostbahn-Zug 172 geforderten, von uns abgelehnten, neuen Zug Zug–Goldau wurde dem Expreßzug Nr. 241 Zug–Goldau auch Personenwagen III. Klasse mitgegeben.

b. Winterfahrordnung.

Für den Winterdienst wurde die Sommerfahrordnung beibehalten mit folgenden Ausnahmen:

Lokalzug 50 b Brunnen—Goldau fiel weg.

Die Züge 45 und 56 hielten in Capolago nach Einstellung des Betriebes der Monte-Generosobahn nicht mehr an.

Die Lokalzüge 301, 302, 305 und 306 wurden auf der Strecke Goldau—Erstfeld in Güterzüge mit Personenbeförderung umgewandelt.

Zug 509 verkehrte nur noch ab Altdorf.

In Berücksichtigung eines Begehrens der Gemeinde Chiasso um Herstellung einer Fahrgelegenheit in der Richtung nach Lugano, ca. um 8 Uhr 30 Minuten abends, wurde an Stelle des bisherigen Güterzuges 526 der Güterzug 528 auf der Strecke Chiasso—Lugano zur Personenbeförderung eingerichtet, mit Abgang in Chiasso um 8 55 N.

Die Führung von Personenwagen III. Klasse in Expreßzug 241 wurde wieder aufgehoben.

Im übrigen bleibt mit Bezug auf den Fahrplan noch zu erwähnen, daß infolge des starken Andranges italienischer und tessinischer Arbeiter im Frühling und Herbst 1898 zu den Nachtschnellzügen, sowohl auf der Strecke Chiasso—Luzern als auf der Strecke Locarno—Bellinzona und Goldau—Zug einige Extrazüge angeordnet und ausgeführt werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1898 (276 Kilometer)				1897 (272 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1897		Mindereinnahme gegenüber 1897	
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	6845010	36	38.58	36.90	6444011	65	37.72	36.15	400998	71		
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	606539	42	3.42	3.27	586974	27	3.44	3.29	19565	15		
b. Tiere	424864	86	2.40	2.29	527006	28	3.08	2.96			102141	42
c. Güter aller Art . .	9864910	12	55.60	53.19	9526255	11	55.76	53.45	338655	01		
Total	17741324	76	100		17084247	31	100		657077	45		
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	806911	70		4.35	738968	01		4.15	67943	69		
Totaleinnahmen	18548236	46		100	17823215	32		100	725021	14		

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken betrug im Berichtsjahre 276 Kilometer, während sie sich im Vorjahre durchschnittlich nur auf 272 Kilometer belief.

Im ganzen kann das Ergebnis als befriedigend bezeichnet werden. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport sind um Fr. 759,218. 87 gestiegen; die Einnahmen aus dem Tiertransport haben dagegen um Fr. 102,141. 42 abgenommen, so daß sich bei der Zusammenfassung aller vier Verkehrskategorien

eine Mehreinnahme von Fr. 657,077. 45 oder 3,85 % ergibt. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1898	1897
per Bahnkilometer . . .	Fr. 64,280. 16	Fr. 62,809. 73
„ Zugskilometer . . .	„ 5. 75	„ 5. 72
„ Tag . . .	„ 48,606. 37	„ 46,806. 15

Was die monatlichen Einnahmen anbetrifft, so zeigen die Monate Januar, Februar und Juli gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres Mindereinnahmen, die übrigen Monate dagegen Mehreinnahmen. Die größte Einnahme hat der Monat Oktober und die kleinste der Monat Januar abgeworfen; die erstere beträgt Fr. 1,859,364. 01 und die letztere Fr. 1,030,316. 15. Im Durchschnitt ergibt sich per Monat eine Einnahme von Fr. 1,478,443. 73 gegen Fr. 1,423,687. 28 im Vorjahre.

Die weitere Statistik des Verkehrs und der Einnahmen ist der wünschenswerten Übereinstimmung mit den Verkehrsangaben der andern schweizerischen Hauptbahnen wegen in bisheriger Weise bearbeitet. Die Resultate sind in die dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen 1—8 niedergelegt, aus welchen wir hier folgendes hervorheben.

1. Personenverkehr.

Der Personenverkehr weist auch in dieser Berichtsperiode eine erfreuliche Zunahme auf. Die Gesamtzahl der beförderten Personen ist von 2,043,516 auf 2,360,607 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Personen von 353,339 auf 377,571 gestiegen. Im Verkehr und in den Einnahmen nach Rechnungsrubriken sind Verschiebungen eingetreten. Die Reisenden mit Billetten einfacher Fahrt und kombinierbaren Billetten im schweizerischen Verkehr haben abgenommen, was der auf Seite 20 erwähnten Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillette und der Einführung der Generalabonnements zuzuschreiben sein wird. Dagegen ist bei den Fahrten mit Hin- und Rückfahrts-, Gesellschafts- und Abonnementsbilletten eine erhebliche Steigerung zu verzeichnen. Wie in früheren Jahren, sind Gesellschaftsbillette hauptsächlich von den tessinischen und italienischen Arbeitern benutzt worden. Zur Vermehrung der Transporteinnahmen haben ferner die am 1. Juni des Vorjahres eröffneten nördlichen Zufahrtslinien, deren Betriebsergebnisse zum ersten Mal mit dem vollen Jahreserträgnisse in Rechnung erscheinen, beigetragen. Der hinzugekommene Lokalverkehr kommt in den statistischen Daten zum Ausdruck.

Die Zahl der Personenkilometer ist von 96,108,098 auf 104,209,654 gestiegen, dagegen ist die Zahl der Kilometer, die jeder Reisende durchschnittlich zurückgelegt hat, von 47,03 Kilometer auf 44,15 Kilometer zurückgegangen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben um Fr. 400,998. 71 oder 6,22 % zugenommen.

Es sind Reisende befördert worden:

		1898	1897
in der	I. Klasse	97,774 = 4,14 %	93,436 = 4,57 %
„ „	II. „	493,908 = 20,92 %	422,600 = 20,68 %
„ „	III. „	1,768,925 = 74,94 %	1,527,480 = 74,75 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

die	I. Klasse	11,538,614 = 11,07 %	11,122,206 = 11,57 %
„	II. „	29,477,198 = 28,29 %	28,225,093 = 29,37 %
„	III. „	63,193,842 = 60,64 %	56,760,799 = 59,06 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

		1898	1897
in der	I. Klasse	118,01 Km.	119,64 Km.
„ „	II. „	59,68 „	66,79 „
„ „	III. „	35,72 „	37,16 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	52,90	52.20
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,25	4.11

An die Einnahmen haben beigetragen:

		1898	1897
die	I. Klasse	Fr. 1,438,462 = 21,02 %	Fr. 1,426,332 = 22,14 %
„	II. „	„ 2,375,453 = 34,70 %	„ 2,270,440 = 35,23 %
„	III. „	„ 3,031,095 = 44,28 %	„ 2,747,240 = 42,63 %

Durchschnittlich hat jede Person an Fahrtaxe bezahlt:

		1898	1897
in der	I. Klasse	Fr. 14.71	Fr. 15.27
„ „	II. „	„ 4.81	„ 5.37
„ „	III. „	„ 1.71	„ 1.80

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Cts. 6.57	Cts. 6.70.

2. Gepäckverkehr.

Im Gepäckverkehr haben die Transportquantitäten um 401 Tonnen und die Einnahmen um Fr. 19,565. 15 oder 3,33 % zugenommen. Die Zunahme verteilt sich auf den Transitverkehr und den Lokalverkehr, der durch die neuen Zufahrtslinien erweitert worden ist.

3. Tiertransport.

Der Verkehr hat im Berichtsjahre in erheblichem Maße abgenommen. Die Transportquantitäten sind um 22,060 Stück und die Einnahmen um Fr. 102,141. 42 oder 19,38 % zurückgegangen. Der Grund liegt darin, daß die Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien, die den größeren Teil der Einnahmen liefert, aus sanitätspolizeilichen Rücksichten zeitweise gänzlich verboten, zeitweise durch äußerst strenge Vorschriften eingeschränkt war. Gegen Ende des Jahres wurde zur Deckung des Bedarfes ab den italienischen Grenzstationen frisches Fleisch eingeführt; die daherigen Transportgebühren sind unter dem Titel Gütertransport eingestellt, und es kann daher der genannte Ausfall von Fr. 102,141. 42 nicht in vollem Umfang als wirkliche Mindereinnahme aus den Transporten für die Fleischversorgung der Schweiz betrachtet werden.

4. Gütertransport.

Das Ergebnis des Gütertransportes kann als befriedigend bezeichnet werden. Für die Einfuhr der Brotfrucht in die Schweiz ist die Gotthardroute nach der Ernte des Berichtsjahres wieder in normaler Weise benützt worden. Die Zunahme von 64,404 Tonnen Brennmaterial rührt von Mehrtransport deutscher Kohle nach Italien her. Wegen der lang andauernden Arbeitseinstellung in den englischen Kohlengruben, die bis anhin den Hauptbedarf an Kohle für Italien gedeckt hatten, stiegen die Kohlenpreise in Genua auf eine ganz ungewöhnliche Höhe.

Infolge dessen erweiterte sich das Absatzgebiet für deutsche Kohle bis Mailand und darüber hinaus, während bekanntlich die englische Konkurrenz in den letzten Jahren den Import deutscher Kohle, mit Ausnahme der Coaks, fast vollständig zurückgedrängt hatte. In den übrigen Hauptartikeln sind wesentliche Differenzen nicht zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 906,809 auf 957,467 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 462,206 auf 486,914 Tonnen gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 125,720,103 auf 134,388,323 und die durchschnittliche Transportdistanz einer Tonne von 138,64 Kilometer auf 140,36 Kilometer gehoben. Eine Vergleichung des Gewichtes der Haupttransportartikel ergibt, daß die Lebens- und Genußmittel mit 346,086 Tonnen oder 36,15 % den ersten, die Baumaterialien mit 189,618 Tonnen oder 19,80 % den zweiten und die Brennmaterialien mit 124,140 Tonnen oder 12,97 % den dritten Rang einnehmen. Auf die vier Haupttarifklassen verteilen sich die Transportquantitäten wie folgt:

	1898			1897		
Eilgüter	47,217	Tonnen	= 4,93 %	43,672	Tonnen	= 4,82 %
Stückgüter	48,242	„	= 5,05 %	47,324	„	= 5,22 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . .	309,231	„	= 32,29 %	309,864	„	= 34,17 %
Ausnahmetarifgüter	552,777	„	= 57,73 %	505,949	„	= 55,79 %

Die Hauptverkehre haben folgende Quantitäten aufzuweisen:

Schweiz–Italien	49,838 Tonnen	42,933 Tonnen
Italien–Schweiz (inklus. in Brunnen reexpediertes Getreide)	283,159 „	295,801 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich–Italien	194,407 „	137,756 „
Italien–Deutschland, Belgien, Holland und England	102,422 „	89,539 „

In diesen Ziffern sind auch die in Chiasso tr., Pino tr. und Locarno tr. reexpedierten Güter inbegriffen.

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 9,526,255. 11 auf Fr. 9,864,910. 12 oder um Fr. 338,655. 01 = 3,55 % gestiegen. Dagegen ist das Erträgnis per Tonne und Kilometer von 7,58 Cts. auf 7,35 Cts. zurückgegangen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1897 wie folgt:

	1898	1897
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 796,950. 48	Fr. 731,995. 11
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 7,466. 71	„ 4,256. 33
Sonstige Einnahmen	„ 2,494. 51	„ 2,716. 57
	Fr. 806,911. 70	Fr. 738,968. 01

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 67,943. 69 auf, die herbeigeführt wurde teils durch die der Aargauischen Südbahn belasteten Zinsen vom Anlagekapital des von ihr seit dem 1. Juni 1897 mitbenutzten Bahnhofes Arth-Goldau, teils durch die im März 1898 erfolgte Einstellung von 100 neuen Steintransportwagen M^{R2} in den Wagenpark, sowie durch die beim Materialsturz in den Materialmagazinen konstatierten Überschüsse, die dem Ertrag von Hülfsgeschäften gutgebracht worden sind.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1898 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			1897 Betriebene Bahnlänge 272 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1897.		Minderausgabe gegenüber 1897.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung . .	543,412	74	5.38	553,259	33	5.26	—	—	9,846	59
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,771,862	26	17.54	2,286,385	33	21.72	—	—	514,523	07
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	2,467,182	45	24.43	2,477,258	36	23.52	—	—	10,075	91
IV. „ den Fahrdienst	4,055,199	32	40.15	3,871,670	65	36.76	183,528	67	—	—
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1,263,124	25	12.50	1,341,433	16	12.74	—	—	78,308	91
Total	10,100,781	02	100	10,530,006	83	100			429,225	81

	1898	1897
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 36,597. 03	Fr. 38.713. 26
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.2732	„ 3.5249
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 2.6789	„ 2.9595
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1115	„ 0.1227
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0175	„ 0.0196
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	54.46	59.08
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	56.93	61.64

ad I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen im Jahre 1897:

	1898	1897
a) Personalausgaben	Fr. 446,640. 35	Fr. 450,353. 38
b) Sonstige Ausgaben	„ 96,772. 39	„ 102,905. 95
	Fr. 543,412. 74	Fr. 553,259. 33

Die Personalausgaben sind im Jahre 1898 um Fr. 3713. 03, die sonstigen Ausgaben um Fr. 6133. 56, total Fr. 9846. 59 kleiner als im Vorjahre.

ad. II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Von den Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt entfallen auf die einzelnen Kapitel:

	1898	1897
A. Personalausgaben	Fr. 830,395. 62	Fr. 819,961. 22
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 884,856. 95	„ 1,395,094. 32
C. Sonstige Ausgaben . . .	„ 56,609. 69	„ 71,329. 79
zusammen wie oben	Fr. 1,771,862. 26	Fr. 2,286,385. 33
weniger	Fr. 514,528. 07	

A. Personalausgaben.

Die Mehrausgabe von Fr. 10,434. 40 rührt zum größten Teil von der periodischen Verwendung von Hülfspersonal für außerordentliche Verrichtungen (Brückennivellements und Schienenhöhenmessungen) und zum andern Teil von der in der ersten Hälfte 1897 wegen Eröffnung der neuen Linien eingetretenen Personalvermehrung her, indem pro 1898 zum ersten mal die daherigen Mehrkosten für ein ganzes Jahr in Rechnung stehen.

Aus demselben Grunde ist auch die Vermehrung im Status des ständigen Personals beim Bahnaufsichtsdienst um 18 Angestellte (siehe Personaletat Seite 42) nur relativ, indem pro 1897 nur der Jahresdurchschnitt in Vergleich steht; der Stand pro Dezember 1897 mit 488 Angestellten war nahezu gleich dem Durchschnitt des Berichtsjahres (489 Angestellte).

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Ausgaben für	1898	1897
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr. 227,249. 07	Fr. 254,812. 73
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, inkl. Materialkosten .	„ 409,613. 56	„ 916,966. 11
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke . .	„ 83,250. 20	„ 103,704. 03
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen .	„ 97,397. 56	„ 89,625. 82
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	„ 67,346. 56	„ 29,985. 63
zusammen	Fr. 884,856. 95	Fr. 1,395,094. 32
weniger	Fr. 510,237. 37	

ad 1. Die Ausgaben für Unterhalt des Bahnkörpers samt Nebenanlagen und Schwellenbettung haben im Berichtsjahre Fr. 27,563. 66 weniger betragen als pro 1897; davon wurden aufgewendet:

für Unterhalt der Dämme und Einschnitte Fr. 29,218. 80 (1897: Fr. 21,197. 80);

für Untersuchen und Abräumen von Felswänden und Felslehnen, sowie für Unterhalt und Ergänzung von Schutzbauten Fr. 39,699. 67 (Fr. 40,880.85);

für Untersuchen und Abputzen der ungemauerten Tunnelstrecken, sowie für Unterhalt des Tunnelmauerwerks Fr. 4986. 86 (Fr. 6690. 45);

für Unterhalt des Mauerwerks von Mauern, Brücken und Durchlässen Fr. 4553. 30 (Fr. 9603. 95);

für Revision, Unterhalt und Anstrich der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken und Unterhalt der Bedielung Fr. 22,953. 40 (Fr. 22,538. 97);

für Räumen der Wildbäche und Unterhalt der Uferschutzbauten Fr. 22,400. 45 (Fr. 33,966. —);

für Unterhalt und Bekiesung von Straßen und Stationsvorplätzen Fr. 19,252. 15 (Fr. 17,829. 13);

für Unterhalt und Erneuerung der Schwellenbettung Fr. 82,610. 95 (Fr. 76,227. 35).

Wie hieraus zu entnehmen ist, sind Mehrkosten von Belang beim Unterhalt der Dämme und Erdeinschnitte, bei der Straßenbekiesung und bei der Bahnbettung eingetreten; dieselben haben fast ausschließlich in dem noch nicht konsolidierten Unterbau der neuen Linien ihren Grund. Im übrigen bewegen sich die hierher gehörigen Ausgaben im Rahmen normaler Aufwendungen, da, mit Ausnahme des Bergsturzes vom „Sasso rosso" bei Airolo am Ende des Berichtsjahres (28. Dezember), keine außerordentlichen Vorkommnisse eingetreten sind. In Bezug auf diesen Bergsturz bemerken wir, daß die abgestürzten Massen (ca. 3—400,000 m³) bis nahe an die Bahnanlage gelangten; zum Schutze gegen wahrscheinliche weitere Nachstürze sind außer den vorläufigen Maßnahmen ausgedehnte Schutzbauten projektiert, welche von einem nach dem tessinischen Gesetze zu bildenden Konsortium unter Mithülfe des Bundes und des Kantons ausgeführt werden sollen. Unsere Bahngesellschaft ist Mitglied dieses Konsortiums.

ad 2. Für den Unterhalt und die Erneuerung des Oberbaues (Geleise) haben wir ebenfalls eine Minderausgabe, und zwar im erheblichen Betrage von Fr. 507,352. 55, zu verzeichnen. Wie in den vorhergehenden Jahren, so berichten wir auch heuer über dieses Kapitel ausführlicher.

Die Ausgaben verteilten sich in den beiden Vergleichsjahren auf die einzelnen Geleisearbeiten wie folgt:

	1898	1897
a. Materialbezüge für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise .	Fr. 122,794. 45	Fr. 187,720. 58
b. Löhne für Einzelauswechslungen und sonstigen Unterhalt .	„ 89,761. —	„ 121,699. 80
c. Regulieren der Strecken- und Stationsgeleise . . .	„ 123,847. —	„ 120,617. 85
d. Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen .	„ 223,845. 10	„ 392,177. 60
e. Verstärkung des Oberbaues der Streckengeleise . . .	„ 6,355. 95	„ 170,008. —
f. Erneuerung und Unterhalt der Weichen und Kreuzungen, Unterhalt und Reparaturen der sonstigen mechanischen Einrichtungen	„ 24,967. 33	„ 65,441. 01
zusammen	Fr. 591,570. 83	Fr. 1,057,664. 84
Hierzu:		
Verschiedenes und indirekte Ausgaben abzüglich Einnahmen .	Fr. 10,591. 38	Fr. 20,498. 67
Bruttoausgaben	Fr. 602,162. 21	Fr. 1,078,163. 51
Hiervon ab:		
Erlöse aus dem Altmaterial und Abgabe von Materialüberschüssen	Fr. 192,548. 65	Fr. 161,197. 40
Nettoausgaben	Fr. 409,613. 56	Fr. 916,966. 11

Die bedeutende Differenz in den Bruttoausgaben zu gunsten des Betriebsjahres 1898 (Fr. 476,001. 30) hat ihren Grund darin, daß die Geleiseumbauten und Verstärkungen, von welchen wir an gleicher Stelle in den Berichten pro 1896 und 1897 sprachen, nunmehr vollendet und die Ausgaben wieder normal geworden sind.

Zum Posten „Erlöse" ist zu bemerken, daß in demselben außer den Erlösen von dem bei den Auswechslungen und Erneuerungen gewonnenen Altmaterial (Fr. 116,406. 50), auch die Ersatzleistung eines Werkes für Garantieschienen in bar (Fr. 33,241. 80) und die Rückführung ziemlich beträchtlicher, seit Jahren auf der Strecke angesammelter und nicht verwendeter Quantitäten Oberbaumaterial (Fr. 42,900. 35) enthalten sind.

Nach diesen allgemeinen Erläuterungen geben wir noch folgende Einzelheiten über die hierher gehörigen Arbeiten.

Im Berichtsjahre fanden Oberbauerneuerungen in folgendem Umfang statt:

1. Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel in Stationsgeleisen:

Station Brunnen, Geleise I	234 Meter.
„ Sisikon, „ I	257 „
Bahnhof Erstfeld, „ II	622 „
Station Rivera-Bironico, Geleise I	424 „
zusammen	1537 Meter.

2. Totalerneuerung des rechten Geleises im Windgellentunnel, km $47,_{674}$—$47,_{890}$, 216 Meter.

3. Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel im Gotthardtunnel:

km $74,_{120}$—$74,_{004}$	im rechten Geleise	zusammen 6392 Meter.
„ $75,_{500}$—$76,_{004}$		
„ $73,_{500}$—$76,_{004}$	im linken Geleise	
„ $79,_{462}$—$81,_{970}$		

4. Erneuerung der Schwellen und Befestigungsmittel auf der Pinolinie von km 169,264—173,816 4146 Meter.

Bei 3 handelt es sich um die Entfernung der alten Eisenschwellen aus dem Jahre 1890, welche sehr schwach dimensioniert waren, und

bei 4 um Fortsetzung der im Jahre 1895 begonnenen Auswechslungen der alten Tannen- und Eichenschwellen, welche beim Bau dieser Linie (1881/82) eingelegt wurden; dieselbe wird im Jahre 1899 bis zur Grenze vollendet sein.

Außer diesen Erneuerungen war der Materialabgang (Einzelauswechslungen) im Berichtsjahr folgender:

	1898	1897
Tannenschwellen	2828 Stück	3201 Stück.
Eichenschwellen	8642 „	9503 „
Eiserne Schwellen . . .	369 „	138 „
Eisenschienen	1005,0 m	911,0 m
Stahlschienen I und II . .	1401,6 „	2615,0 „
„ III . . .	528,0 „	—
„ IV . . .	120,0 „	64,0 „

Der Aufwand für den Ersatz von Schienenbefestigungsmitteln betrug Fr. 52,517. 95 gegenüber Fr. 71,428. 80 pro 1897.

Schienenbrüche haben wir im Berichtsjahre 25 zu verzeichnen (pro 1897: 46).

Die Oberbauverstärkungen (Pos. e) anlangend, wurde das Einziehen von Keillaschen im Oelberg- und Stutzecktunnel und im Geleise II der Station Rivera-Bironico nachgeholt (zusammen 3160 m Geleiselänge).

Der gesamte Geleiseumbau hat sich daher im Berichtsjahre erstreckt:
auf 216 m Totalerneuerungen, gegenüber 6588 m pro 1897;
auf 12,075 m Schwellenerneuerungen in zusammenhängenden Strecken, gegenüber 11,575 m pro 1897;
auf 3160 m Oberbauverstärkungen, gegenüber 56,974 m pro 1897;
und zusammen:
auf 15,451 m Geleise, gegenüber 75,137 m im Vorjahre.

Im Berichtsjahre wurden 385,017 m Hauptgeleise und 35,086 m Nebengeleise der Stationen reguliert; das macht 96 % der ganzen Länge der erstern (1897: 91 %) und 31,5 % der letztern.

Die Kosten der Geleiseregulierung (Pos. c) sind gegenüber 1897 um 2,7 % gestiegen und betragen im Durchschnitt für einen Meter der regulierten Hauptgeleise 27,7 Cts. (1897: 29,7 Cts.).

Von den Ausgaben für den Unterhalt der Weichen und Kreuzungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen (Pos. f) entfallen auf:

Materialkosten für den Unterhalt der Weichen und Kreuzungen und der Stellwerkseinrichtungen	Fr. 9,929. 60
Löhne hierfür und für Reparaturen	„ 11,875. 02
Unterhalt und Reparatur der Drehscheiben und Schiebebühnen	„ 3,162. 71
zusammen Pos. f	Fr. 24,967. 33

Im Berichtsjahre wurde nur eine Weiche auf Eisenschwellen umgebaut (1897: 12); daher die Verminderung der Ausgaben gegenüber 1897.

Wir lassen hier den Stand der Geleise auf Ende des Betriebsjahres 1898 in Beziehung auf ihre Konstruktion und im Vergleich mit dem Vorjahre und dem ersten Betriebsjahre 1883 folgen:

	1898		1897		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises auf den doppelspurigen Strecken und Stationen	394,770	100	394,759	100	267,933	100
Hiervon entfallen:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . .	11,364	2,9	11,364	2,9	49,456	18,5
„ „ „ Stahlschienen Type I	10,115	2,6	10,115	2,6	16,488	6,2
„ „ „ „ „ II	199,212	50,5	199,388	50,5	201,989	75,3
„ „ „ „ „ III	17,306	4,3	17,306	4,3	—	—
„ „ „ „ „ IV	156,773	39,7	156,586	39,7	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .	—	—	—	—	88,975	33,2
„ „ „ Eichenschwellen .	123,007*)	31,2	120,955	30,7	168,103	62,8
„ „ „ eisernen Schwellen .	271,763	68,8	273,804	69,3	10,855	4,0

*) darunter 2054 m Geleise auf der Pinolinie und 8553 m auf der Zweiglinie Cadenazzo-Locarno mit gemischten Schwellen, wobei jedoch die Eichenschwellen vorherrschen.

Die Bahnlänge blieb unverändert mit 272,540 m, wovon 122,230 m oder 45 % doppelgeleisig sind.

ad 3. Der Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke hat im Berichtsjahre Fr. 20,453. 84 weniger gekostet als pro 1897. Diese Minderausgabe erklärt sich aus folgender Ausscheidung:

Ausgaben für	1898	1897
a) laufenden Unterhalt der Hochbauten . .	Fr. 72,724. 30	Fr. 77,653. 88
b) verschiedene besondere Hochbauarbeiten . .	„ 10,525. 90	„ 35,144. 85
zusammen	Fr. 83,250. 20	Fr. 112,798. 73
ab: Erlöse aus Abbruch	„ —	„ 9,094. 70
Nettoausgaben	Fr. 83,250. 20	Fr. 103,704. 03

Die besondern Hochbauarbeiten betreffen im Berichtsjahre:

Abbrucharbeiten und Umbau von Gebäuden auf dem Bahnhof Arth-Goldau . . .	Fr. 2,380. 90
Abänderungen in den Aufnahmsgebäuden Schwyz und Airolo	„ 535. 75
Adaptierungsarbeiten an Wärterhäusern	„ 4,892. 70
Anschluß an die Gemeindewasserleitung Erstfeld	„ 468. —
Einrichtungen und Arbeiten in der Centralwerkstätte in Bellinzona	„ 2,248. 55
zusammen wie oben	Fr. 10,525. 90

Beim laufenden Unterhalt sind namentlich durch das Gewitter mit Hagelschlag, das sich am 27. Juli in der Umgegend von Chiasso entlud und großen Schaden an den Gebäulichkeiten des Bahnhofes anrichtete, größere Kosten entstanden.

ad 4. Der Mehraufwand von Fr. 7771. 74 für den Unterhalt der Telegraphen- und Signalleitungen, der festen Signaleinrichtungen, der Einfriedigungen und Barrieren kommt auf die Telegraphenleitungen, die im Berichtsjahre teils größere Aufsicht infolge Vermehrung der Linien, teils größere Reparaturen erforderten.

ad 5. Auch die Ausgaben für Schneeräumen sind im Berichtsjahre größer geworden, als pro 1897, und zwar um Fr. 37,760. 93; namentlich in den Monaten Januar, Februar und März traten häufige und heftige Schneefälle zwischen Gurtnellen und Göschenen und auf der ganzen Südseite bis Chiasso ein. Mit der Schneeschleudermaschine wurden in den ersten Wintermonaten 28 und im November 4 Fahrten gemacht.

C. Sonstige Ausgaben.

In diesem Kapitel haben wir Minderkosten im Betrag von Fr. 14,720. 10 zu verzeichnen; der größte Teil hiervon entfällt auf die Ausgaben für den Unterhalt des Inventars (Werkzeuge, Gerätschaften, Schotterwagen 2c.).

ad III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 2,467,182. 45. Dieselben sind um Fr. 10,075. 91 unter denjenigen des Vorjahres geblieben. Diese Abnahme ist der Hauptsache nach auf die Verminderung der Kosten für den Betrieb der Lagerhäuser in Brunnen, infolge des geringern Getreideverkehres in den ersten Monaten des Berichtsjahres, zurückzuführen.

ad IV Fahrdienst (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1897 Fr. 3,871,670. 65 betrugen, erreichten im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 4,055,199. 32.

Davon fallen:	1898	1897
auf Personalausgaben	Fr. 1,218,191. 58	Fr. 1,117,540. 38
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen .	„ 1,660,508. 80	„ 1,582,625. 83
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials .	„ 1,150,196. 52	„ 1,147,505. 84
„ sonstige Ausgaben	„ 26,302. 42	„ 23,998. 60
Summa	Fr. 4,055,199. 32	Fr. 3,871,670. 65

Stand der Lokomotiven (Tabelle 14). Im Laufe des Berichtsjahres wurden neu beschafft: 10 Stück 4 cylindrige Sechskuppler-Compound-Lokomotiven mit Schlepptender, Serie A^{3T}, für Expreß- und Schnellzüge auf der Thal- und Bergstrecke; 2 Stück Sechskuppler-Tenderlokomotiven, Serie E^3, für Thalbahn und Rangierdienst.

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

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

Der Brennmaterialverbrauch (Tabelle 17) betrug:

1883:	26,545,556 kg	im Kostenbetrage von	Fr. 870,455. 95
1884:	25,756,670 „	„ „ „ „	689,032. 42
1885:	26,087,430 „	„ „ „ „	652,920. 92
1886:	26,469,325 „	„ „ „ „	661,168. 40

1887:	32,506,350	kg	im	Kostenbetrage	von	Fr. 822,479. 43
1888:	34,689,440	„	„	„	„	„ 839,864. 30
1889:	38,121,712	„	„	„	„	„ 912,644. 36
1890:	39,050,500	„	„	„	„	„ 1,049,696. 22
1891:	43,425.210	„	„	„	„	„ 1,283,852. 38
1892:	44,418,980	„	„	„	„	„ 1,301,109. 18
1893:	48,166,950	„	„	„	„	„ 1,279,124. 20
1894:	53,135,650	„	„	„	„	„ 1,324,331. 41
1895:	54,611,955	„	„	„	„	„ 1,298,081. 01
1996:	57,052,210	„	„	„	„	„ 1,323,468. 65
1897:	61,212,750	„	„	„	„	„ 1,451,145. 71
1898:	64,251,265	„	„	„	„	„ 1,541,190. 47

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883:	11.58	kg	im	Kostenbetrage	von	37.97 Cts.
1884:	12.06	„	„	„	„	32.26 „
1885:	11.58	„	„	„	„	28.98 „
1886:	11.44	„	„	„	„	28.57 „
1887:	12.23	„	„	„	„	30.96 „
1888:	12.41	„	„	„	„	30.04 „
1889:	12.61	„	„	„	„	30.18 „
1890:	13.09	„	„	„	„	35.19 „
1891:	14.10	„	„	„	„	41.69 „
1892:	13.72	„	„	„	„	40.20 „
1893:	13.65	„	„	„	„	36.26 „
1894:	13.83	„	„	„	„	34.48 „
1895:	14.10	„	„	„	„	33.51 „
1896:	14.31	„	„	„	„	33.21 „
1897:	14.40	„	„	„	„	34.13 „
1898:	14.21	„	„	„	„	34.08 „

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:

1883:	82,175.5	kg	im	Kostenbetrage	von	Fr. 71,782. 25
1884:	54,316 5	„	„	„	„	„ 45,162. 25
1885:	54,682.7	„	„	„	„	„ 42,246. 79
1886:	56,458.5	„	„	„	„	„ 36,435. 36
1887:	68,113.9	„	„	„	„	„ 38,363. 39
1888:	91,513.3	„	„	„	„	„ 45,184. 30
1889:	105,606.7	„	„	„	„	„ 44,712. 94
1890:	111,305.2	„	„	„	„	„ 45,106. 77
1891:	127,024.8	„	„	„	„	„ 48,287. 84
1892:	151,881.6	„	„	„	„	„ 61,414. —
1893:	169,801.45	„	„	„	„	„ 62,836. 18

1894:	187,195.10	kg	im Kostenbetrage	von	Fr.	64,752. 50
1895:	197,132.00	„	„ „	„	„	65,072. 67
1896:	196,376.50	„	„ „	„	„	64,070. 69
1897:	297,536.00	„	„ „	„	„	95,149. 07
1898:	362,606.00	„	„ „	„	„	110,241. 22

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0.036	kg	im Kostenbetrage	von	3.13	Cts.
1884:	0.025	„	„ „	„	2.11	„
1885:	0.024	„	„ „	„	1.87	„
1886:	0.024	„	„ „	„	1.57	„
1887:	0.026	„	„ „	„	1.44	„
1888:	0.033	„	„ „	„	1.62	„
1889:	0.035	„	„ „	„	1.48	„
1890:	0.037	„	„ „	„	1.51	„
1891:	0.041	„	„ „	„	1.57	„
1892:	0.047	„	„ „	„	1.90	„
1893:	0.048	„	„ „	„	1.78	„
1894:	0.049	„	„ „	„	1.69	„
1895:	0.051	„	„ „	„	1.68	„
1896:	0.049	„	„ „	„	1.61	„
1897:	0.070	„	„ „	„	2.24	„
1898:	0.080	„	„ „	„	2.44	„

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen Fr. 763,532. 71, gegen Fr. 792,145. 12 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 16,884 Cts. gegen 18,632 Cts.

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

12 Stück vierachsige Personenwagen III. Klasse, Serie C^4
121 „ Steintransportwagen . . . „ M^{R2}

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 35,885.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 7,077. 72 gegen 30,929.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 6,584. 89 oder per Wagenachsenkilometer 0.386 gr à 0.008 Cts. gegen 0.351 gr à 0.007 Cts. im Jahre 1897.

Die Reparaturkosten der Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betrugen zusammen Fr. 425,999. 79, gegen Fr. 384,466. 13 im Jahre 1897.

ad V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres wie folgt:

	1898	1897
1. für Bahnhöfe und Bahnstrecken . .	Fr. 187,952. 80	Fr. 348,205. 32
2. für Rollmaterial (Wagenmiete) . .	„ 563,956. 74	„ 502,847. 12
3. für sonstige Objekte	„ 4,041. 20	„ 4,182. 35
	Fr. 755,950. 74	Fr. 855,234. 79

Die Ausgaben für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken betragen infolge Wegfall der Kosten für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Luzern–Rothkreuz–Immensee (Januar – Mai 1897) und des Anteils der Aargauischen Südbahn an den Transporteinnahmen auf der Strecke Rothkreuz–Immensee Fr. 160,252. 52 und diejenigen für sonstige Objekte Fr. 141. 15 weniger.

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden namentlich wegen Zunahme des Getreideverkehrs aus Italien im Jahre 1898 Fr. 61,109. 62 mehr ausgegeben.

Auf „Verlust an Hülfsgeschäften" ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Ausgabe von Fr. 311. 90, die infolge Abschreibung vom Materialkonto zu Lasten der Betriebsausgaben entstanden ist.

Feuerversicherung. Im Bestande unserer Versicherungsverträge ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten.

Die Lagerbestände der Getreidelagerhäuser erreichten das frühere Maximum nicht, und es bot deren Versicherung bis zu Ende des Jahres 1898 keinerlei Schwierigkeiten.

Unfallsentschädigungen. Die Zahl der Unfälle ist geringer als in den Vorjahren. Mit Ausnahme eines Unfalles mit tödlichem Ausgang, der einen Kondukteur betroffen, sind erhebliche Verletzungen im Bahnbetrieb nicht vorgekommen.

Mit den Geschädigten haben wir uns gütlich abgefunden, oder stehen zur Zeit noch in Verhandlung. Zwei Fälle sind vor den Gerichten anhängig. In dem einen bestehen wesentlich abweichende Ansichten über die Unfallsfolgen, bei dem andern, dem im Vorjahre gemeldeten Todesfall, konnten wir uns zur Anerkennung der Haftpflicht nicht entschließen. Der Güterarbeiter Küttel wurde auf dem Bahnhofe Goldau von einer Rangiermaschine überfahren und getötet, weil er ohne dringende Veranlassung die Geleise überschritt und sich dabei in das Lesen von Frachtbriefen vertiefte, mit deren Inhalt er sich nicht zu beschäftigen hatte. Wir haben angesichts dieser nachgewiesenen Tatsache die Einrede des Verschuldens des Getöteten erhoben, und da die Hinterlassenen eine freiwillig anerbotene Unterstützung abgelehnt, gelangt der Fall zur gerichtlichen Entscheidung.

Die Unfälle, welche im Berichtsjahre zwei Reisende betroffen, sind ganz untergeordneter Natur und von den Geschädigten selbst verschuldet.

Die Abrechnungen über die Unfälle Mönchenstein und Zollikofen sind immer noch nicht abgeschlossen, die restanzlichen Verpflichtungen indessen ohne erhebliche Bedeutung.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 1485.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in 436	Fällen	Fr.	16,426. 52
„ Manko	„ 258	„	„	4,327. 07
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 190	„	„	6,245. 42
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c.	„ 4	„	„	15. 10
„ Verschiedenes	„ 14	„	„	451. 21
zusammen	in 902	Fällen	Fr.	27,465. 32

Hiervon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 11,784. 48	
Beteiligung fehlbarer Angestellten 2c.	„ —. —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 24. 16	„ 11,808. 64
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 15,656. 68

Die Ausgaben sind gegenüber den pro 1897 geleisteten Entschädigungen im Betrage von Fr. 22,075. 59 erheblich zurückgegangen. Wir haben in unserm letztjährigen Geschäftsberichte die Ursachen angeführt, welche eine außergewöhnliche Belastung der vorjährigen Rechnung veranlaßt haben. Die dort ausgesprochene Erwartung, daß es sich um eine vorübergehende Erscheinung handle, hat sich thatsächlich erfüllt.

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Nach Maßgabe von Art. 19 des Eisenbahngesetzes ist der Gotthardbahn während den letzten Jahren eine jährliche Konzessionsgebühr von Fr. 200. — per Kilometer auferlegt worden, weil die Bahnrechnung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen 6 % abgeworfen hat. Auf 266 Betriebskilometer ergab dies eine jährliche Gebühr von Fr. 53,200.

Mit Schreiben vom 23. Juni 1898 teilte die schweizerische Bundeskanzlei mit, daß der Bundesrat beschlossen habe, die Konzessionsgebühr für das Jahr 1897 auf Fr. 27,200. — (272 Betriebskilometer à Fr. 100. — im Jahresdurchschnitt) festzusetzen, da sich mit Berücksichtigung der Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds für das Jahr 1897 ein Ertrag von 5,67 % ergebe; immerhin unter Vorbehalt eines Nachbezuges, wenn die Entscheidung des Bundesgerichtes betreffend Erneuerungsfonds und Reinertrag dazu berechtigen werde.

Wir bezahlten die auferlegte Gebühr von Fr. 27,200. — unter dem Vorbehalt:

1. daß der Bundesratsbeschluß vom 23. Juni 1898 betreffend Feststellung der Gebühr die Rechtsstellung der Gotthardbahn in den Prozessen über den Erneuerungsfonds und Reinertrag in keiner Weise präjudizieren soll und

2. daß eventuell eine Rückerstattung stattzufinden habe, wenn die Entscheidung des Bundesgerichtes betreffend Erneuerungsfonds und Reinertrag zur Forderung einer solchen berechtigen würde.

Die in unserm letztjährigen Berichte erwähnte Vereinbarung über die Ausscheidung der steuerfreien und steuerpflichtigen Objekte im Kanton Tessin kam noch nicht zum definitiven Abschluß.

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrage von Fr. 66,983. 62 ergeben gegenüber dem vorigen Jahre eine Mehrausgabe von Fr. 12,125. 92, die namentlich durch eine Rechnung für Arbeiten in den Jahren 1894—1898, Berechnung der technischen Bilanz der Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn (Fr. 9099. 25), verursacht wurde. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 13,528. 23 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;

Fr. 8,880. 11 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte;

Fr. 21,335. 45 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 79 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	4
auf offener Bahn	1
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	—
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	74
4. Andere Unfälle:	—
Gesamtzahl der Unfälle	79

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	2
Bahnbedienstete	1	70
Drittpersonen	—	1
	1	73
Selbstmorde oder Selbstmordversuche	—	—

Der Unfall mit tödlichem Ausgang betrifft den Kondukteur Huber Hermann, welcher am 12. Dezember kurz nach Abfahrt des fakultativen Zuges 726 in Erstfeld aus unbekannter Ursache von dem von ihm bedienten Wagen auf das Geleise fiel und infolge der erhaltenen Verletzungen noch am gleichen Tage starb.

2. Hülfskassen.

a) Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Der Verlauf des Versicherungsgeschäftes war im Berichtsjahre ein durchaus normaler. Die Zahl der Aktivmitglieder hat sich von 1470 auf 1536 erhöht. Die Zahl der Unterstützten ist auf 169 angestiegen.

Mit Anfang des Jahres 1898 hat die Hülfskasse das 20. Jahr ihres geordneten Bestandes zurückgelegt. Die Beiträge der Mitglieder (3 % der Besoldungen) genügen noch immer für sich allein, die Verpflichtungen der Kasse zu bestreiten. Die Beiträge der Gesellschaft (6 % der Besoldungen) sowie die Zinsen des über 4 Millionen betragenden Fonds werden zur Bildung und Erhöhung des Deckungskapitals erübrigt. Wenn trotzdem die versicherungstechnischen Bilanzen noch keine Reserven ergeben, so bestärkt dies unsere schon wiederholt ausgesprochene Vermutung, daß die der deutschen Dienstunfähigkeits- und Sterbens-Statistik entlehnten Grundlagen für unsere Verhältnisse unzutreffend, d. h. zu ungünstig sind.

Im Laufe des Jahres ist von der Verwaltungskommission der Hülfskasse eine Revision der Statuten angeregt und in Behandlung gezogen worden. Verschiedene Bestimmungen der Statuten vom 5. Dezember 1890 sind in der That revisionsbedürftig geworden und müssen mit einem frühern Beschlusse in Übereinstimmung gebracht werden. Vor Ende des Jahres ist uns von Seite der Kommission ein revidierter Entwurf vorgelegt worden.

Über die Bewegung innerhalb der Kasse geben die nachstehenden Aufzeichnungen weitern Aufschluß.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
					Unterstützte					Pensionierte					
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Aversalentschädigung	Gestorben	Total	durch Aversalentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80 *)	84,993.50	1,791,428.03
1892	1,675,888.17	99,261.88 **)	245,122.47 **)	79,271.51	2,099,544.03
1893	2,036,018.38	101,676.– **)	143,954.76	92,898.05	2,374,547.19
1894	2,181,671.37	100,389.08 **)	151,881.48	141,586.38 †)	2,575,528.31
1895	2,491,899.76	122,234.28 **)	267,554.27 ***)	141,962.19 †)	3,023,650.50
1896	2,935,802.22	94,288.95	346,530.95 ††)	158,941.72 †)	3,535,563.84
1897	3,443,950.52	106,954.54	226,114.58	152,671.61	3,929,691,25
1898	3,833,065.13	105,533.42	247,457.29	164,666.06	4,350,721.54

*) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.
**) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.
***) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—.
†) Zinsen und Kursgewinne.
††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881.69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs-entschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalentschädigungen	Total				
1891	21,475.13	21,781.62	2600.00	45,856.75	5,903.06	63,780.05 *)	115,539.86	1,675,888.17
1892	25,099.69	27,798.31	3626.65	56,524.65	6,093.75	907.25	63,525.65	2,036,018.38
1893	32,696.18	31,443.55	—	64,139.73	7,271.05	121,465.04 *)	192,875.82	2,181,671.37
1894	39,182.75	34,056.08	4250.—	77,488.83	3,260.—	2,879.72	83,628.55	2,491,899.76
1895	34,442.25	39,152.30	8100.—	81,694.55	4,075.20	2,078.53	87,848.28	2,935,802.22
1896	32,710.05	44,846.92	8470.—	86,026.97	3,108.80	2,477.55	91,613.32	3,443,950.52
1897	36,393.51	56,128.96	—	92,522.47	1,662.65	2,441.–	96,626,12	3,833,065.13
1898	39,989.31	63,240.42	—	103,229.73	1,585.20	2,560.05	107,374.98	4,243,346.56

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Der Verlauf des Versicherungsgeschäftes durch die beiden Krankenkassen gibt uns zu weitern Bemerkungen keinen Anlaß. Wie die Rechnung erzeigt, ist das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben — allerdings etwas knapp — hergestellt. Die neuen Statuten haben indessen nicht bloß geordnete Verhältnisse hergestellt, sondern auch die Kassenleistungen der Kasse der Arbeiter des Bahnunterhalts wesentlich erhöht.

Die Krankenkasse für die beim Bau der Zweiglinien Luzern–Immensee und Zug–Goldau beschäftigten Arbeiter ist liquidiert worden. Ein Kassasaldo von Fr. 11,933. 51 wurde der Krankenkasse für die Arbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes zugewiesen.

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 2895. 15 zugeflossen und Fr. 320. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts-, Zugs- und Maschinendienstes.

Infolge Neutaxierung der 3½ % Obligationen der Gotthardbahn auf Ende Dezember 1898 zum Kurse von 99 erleidet der Fonds eine weitere Ausgabe von Fr. 1564. 05.

Der Titelbestand wurde im Jahre 1898 um Fr. 5000. — erhöht und beträgt am Schlusse des Jahres nominell Fr. 83,500. — 3½ % Obligationen der Gotthardbahn.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Im Beamtenstand ist insofern eine Änderung eingetreten, als der Werkstättechef, Herr F. Bezzola, am 20. Juli gestorben und zur Zeit noch nicht ersetzt ist.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 509 Mann
„ 31. Dezember „ „ „ „ 487 „

Die größte Zahl am Monatsende war 507, die kleinste 477 Mann und zwar:

Vorarbeiter	12—11	Schreiner und Glaser	29—28
Vorarbeitergehülfen	2—2	Maler	15—15
Schlosser und Monteure	168—153	Sattler	8—7
Dreher	46—38	Lehrlinge	38—40
Schmiede und Zuschläger	27—25	Handlanger	141—137
Kesselschmiede	12—12	Metallgießer	2—2
Kupferschmiede	3—3	Nachtwächter	3—3
Spengler	1—1		

Im ganzen gelangten 171 Lokomotiven, 734 Personen- und 2556 Güterwagen zur Reparatur.

Auf 1. Januar waren 24 Lokomotiven, 33 Personen- und 25 Güterwagen und am 31. Dezember 24 Lokomotiven, 38 Personen- und 37 Güterwagen in Reparatur.

Außer diesen Reparaturen wurden noch andere Arbeiten ausgeführt, wie: Anbringen der Geschwindigkeitsmesser an 31 D^{4T} Lokomotiven; Anfertigen aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Umbau von 26 Personenwagen auf größern Radstand; Einbau eines Abortes in 12 Drittklaßwagen; Verlängern der Drehschemelrungen an 20 Langholzwagen; Einrichten von 100 Steintransportwagen zum Getreidetransport; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Schraubenbolzen, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

Die Depotwerkstätten beschäftigten sich im Berichtsjahre hauptsächlich mit den laufenden Reparaturen und dem kleinen Unterhalte der im Dienste stehenden Lokomotiven. Überdies führten sie auch Arbeiten aller Art aus für die verschiedenen Dienstabteilungen.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 80 Mann
„ 31. Dezember 76 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 75—85 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	20—31	10—12	12
Dreher	1	—	—
Schmiede und Zuschläger	2	—	—
Spengler	1	1	—
Lehrlinge	6—8	0—1	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Handlanger	6—7	3	5—7

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre		45,990,000 m³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1898		319,000 „ „
Hiervon wurden abgegeben:	Total	46,309,000 m³ Gas
an Wagen der Gotthardbahn	15,128,579	
„ „ fremder Verwaltungen	28,135,155	
		43,263,734 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1898		2,702,266 „ „
Gasvorrat am 1. Januar 1899		343,000 „ „
	Total wie oben	46,309,000 m³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 41
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

Im Berichtsjahre wurden 72,971 kg Rohmaterialien vergast.
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 63,03 m³ Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1898	1897
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	14	14
Archivariat	3	3
Bureau der Rechnungsrevision	7	7
Buchhaltungsbureau	6	5
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Bureau	13	13
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	39	37
Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)	3	3
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	3	3
Abwartpersonal	7	7
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) . . .	21	20
Materialverwaltung: Arbeiter ꝛc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	27	23
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen . .	10	10
Übertrag	169	161

	1898		1897	
Übertrag		169		161
2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.				
Oberingenieur und Centralbureau	19		17	
Bahningenieure und deren Bureaux	13		13	
Bahnmeister und Aufseher	24		21	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	44		42	
Streckenwärter	104		100	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	157		151	
Barrierenwärterinnen	121		121	
Verschiedene Angestellte	7		6	
Arbeiter im Taglohn	479		543	
		968		1014
3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.				
Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	13		14	
Wagenkontrolle	10		10	
Betriebsinspektion	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	36		36	
Souschefs	13		12	
Stationsgehülfen	69		69	
Wagenkontrolleure	23		22	
Einnehmer	11		11	
Gepäckexpedienten	7		7	
Telegraphisten	19		19	
Ambulante Stellvertreter	16		16	
Lagerhausverwalter	1		1	
Güterexpedienten	6		6	
Güterexpeditionsgehülfen	60		58	
Güterschaffner	21		21	
Rangiermeister	12		12	
Rangiermeister-Gehülfen	8		8	
Portiers und Hülfsportiers	8		8	
Volontäre	26		24	
Stationswärter	126		122	
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1		1	
Oberzugführer	2		2	
Zugführer	62		64	
Kondukteure	101		98	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	153		159	
Übersetzer	2		2	
Billetdrucker	1		1	
Übertrag	819	1137	815	1175

	1898		1897	
Übertrag	819	1137	815	1175
Gepäckarbeiter	3		3	
Lampisten	14		13	
Putzerinnen	2		2	
Nachtwächter	8		8	
Manövristen	72		70	
Güterarbeiter	180		175	
Maschinenwärter-Gehülfen	3		3	
		1101		1089

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	17		15	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	15		15	
Lokomotivführer	123		114	
Lokomotivheizer	119		110	
Lokomotivheizer provisorisch	42*)		40*)	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	95		85	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	7		5	
Wagenvisiteur-Gehülfen (9 provisorisch)	22		21	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	43		42	
Aufseher für die elektr. Zugsbeleuchtung	1		1	
Arbeiter der Akkumulatoren-Ladestation	2		2	
		494		458

5. Werkstättendienst.

Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	10		11	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (5)	8		7	
Vorarbeiter	13		11	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner, Spengler	296		310	
Handlanger	138		141	
Lehrlinge	40		39	
In den Werkstätten der Maschinendepots.				
Depotchef-Gehülfen für den Werkstättendienst	1		1	
Vorarbeiter	3		3	
Übertrag	509	2732	523	2722

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

	1898		1897	
Übertrag	509	2732	523	2722
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	53		50	
Handlanger	16		12	
Lehrlinge	8		7	
		586		592
6. Gasanstalt.				
Gasmeister	1		1	
Gasmeistergehülfen	1		1	
Gasarbeiter	4	6	4	6
Total		3324		3320

Rekapitulation.

	1898	1897
Zahl der Betriebsbeamten	1731, per Bahnkilometer 6,27	1652, per Bahnkilometer 5,99
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1593, „ „ 5,77	1668, „ „ 6,04
Total	3324, per Bahnkilometer 12,04	3320, per Bahnkilometer 12,03

III. Finanzwesen.

Zur Bestreitung weiterer Bauauslagen, sowie zur Anschaffung von Rollmaterial sind im Laufe des verflossenen Jahres von den uns mittelst Beschlusses der Generalversammlung vom 26. Juni 1897 zur Verfügung gestellten zwei letzten Serien des $3^1/_2$% Anleihens 3 Millionen Franken Obligationen begeben worden, so daß am Schlusse des Jahres noch 7 Millionen Franken des Gesamtanleihens von 125 Millionen übrig blieben. Die Abgabe des erwähnten Postens konnte im Durchschnitt eine Kleinigkeit über dem Parikurse stattfinden.

Jahresbilanz.

Die Beträge des Subventionskapitals von	Fr. 119,000,000. —
und des Aktienkapitals von	„ 50,000,000. —
erlitten keine Veränderung.	
Das Obligationenkapital, von dem auf Ende des vorigen Jahres	Fr. 114,040,000. —
in Umlauf waren, erhöhte sich durch obigen Zuwachs von	„ 3,000,000. —
auf	Fr. 117,040,000. —
wovon dagegen abging der Betrag der im Berichtsjahre ausgelosten Rückzahlungsquote von	Fr. 340,000. —
und es verblieben daher in Umlauf	Fr. 116,700,000. —
Der Gesamtbetrag des einbezahlten Subventions-, Aktien- und Obligationenkapitals stellte sich demnach am Ende des Jahres 1898 auf	Fr. 285,700,000. —
zu welchem hinzukommt der aus Zinsen verfügbarer Kapitalien angesammelte Baufonds von	Fr. 1,114,902. 25
macht total	Fr. 286,814,902. 25